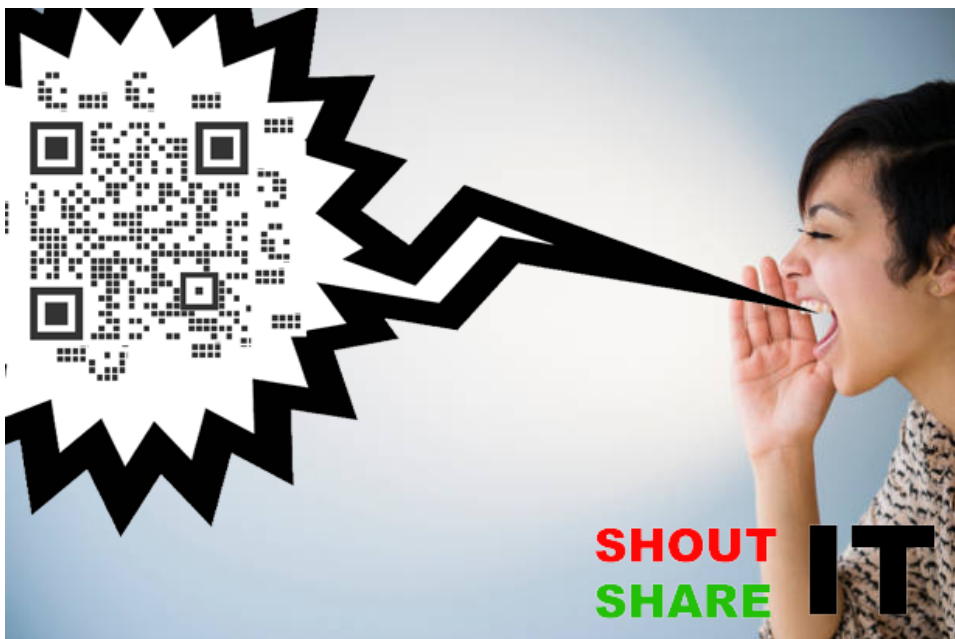


**Летные
дневники.
Часть 10**

**Василий Васильевич
Ершов**



SHOUT
SHARE **IT**

- Летные дневники. Часть 10



2001. Главное решение.

24.09.2001. Игорь тут купил пару книг знаменитого этноисторика Льва Гумилева. Предложил мне; я взял и зачитался. Какие умные бывают люди. А меня история привлекает все больше и больше. Хочется осмыслить путь человечества: куда мы идем. И, кажется, какие-то наметки ответов для меня в этих книгах есть.

Взлетел вчера на Сочи, включил автопилот и весь набор высоты нетерпеливо ждал, когда же на эшелоне смогу заняться чтением книги. Пять часов читал, почти отключившись от реалий полета; ребята везли. Потом с сожалением отложил книгу: в районе Адлера скопились грозы, и пришло мое время явить искусство.

Вот так Гульман: на операции он присутствует, но черную работу уже давно отдал ученикам; им «страшно интересно». Но где-то наступит тот момент, когда надо глянуть вглубь, принять решение и, может, сделать пару движений инструментом. Вот эти движения и определяют исход.

Скучно стало летать. Наелся. И начинает давить обязаловка: от меня ждут проявления мастерства. От сознания этого я после посадки весь мокрый. Напряжение не от того, что предстоит трудное дело... бог с ним, с трудным... а как бы не обгадиться в глазах людей. Это и есть рульковский синдром: я должен сделать не хорошо, а отлично. И снова холодок в животе.

А оно мне надо на старости? Я же чувствую, что начинаю деградировать: не хватает внимания. Вчера на снижении зевнул скорость: сработала звуковая и световая сигнализация. Потом, подавив в себе чувство досады, опомнился: ведь высота уже меньше 7000, а здесь предел скорости уже не 575, а 600; срабатывание сигнализации на скорости 580 было явно ложным. Отписались; но горечь осталась: я таки отвлекся на расчет снижения и скорость просто прозевал.

Многие проверяющие, я думаю, пережив это чувство – как бы не обгадиться в глазах проверяемого, – просто перестают брать управление... и нравственную ответственность. Проверяемый работает, старается, а проверяющий, со своим опытом, все

успевает увидеть, подсказывает... и вроде бы совсем необязательно самому брать штурвал, и даже совсем не надо, а нравственная ответственность за шероховатости пусть лежит на том, а не на тебе: он же пилотирует, а не ты.

Я так не могу. Я и им всем, и себе, должен все время руками подтверждать свою профессиональную состоятельность.

Ворчать, конечно, легче, чем крутить штурвал. Мне кажется – да, собственно, я уверен, – что тот же Пилиев, вечный проверяющий, коснись до дела, уже не выдержит отшлифованные параметры. Откуда бы ему набить руку-то: он с училища инструктор. Я никогда не видел, чтобы он брал штурвал. А сколько таких убежало в управление бумаги перебирать. Ну, Серега, правда, и летает очень много, и очень хорошо видит ситуацию, и улавливает тенденции, и на своем он месте, огромная от него польза. Но я все-таки думаю, раз человек так себя ведет, раз не рискует руками показать, как ЭТО надо красиво делать, значит, не совсем уверен в себе. А может, он просто, по-крестьянски, отмечает эти ненужные интеллигентские нюансы, и все.

А Медведев вон, командир объединенного отряда, не стеснялся, брал штурвал и всегда мог показать руками. И я, грешный, тянусь за ним, завидую до сих пор... и спина мокрая, и холодок в животе. Но, чувствую... подходит предел, и таки придется опустить планку. А я не могу. Я видел восторг Леши Конопелько. Таким и хочу остаться в памяти ребят.

Все дело в том, что в пристяжке оно как-то виднее, где ошибается коренник. Со стороны, человеку, не обремененному банальным выдерживанием параметров и борьбой с болтанкой или ветром, конечно, кажется, что вот я бы среагировал раньше, я бы не допустил – ну элементарная же ошибка...

А ты сам сядь и сам повыдерживай эти параметры – и сразу снизится реакция, навалятся как снежный ком задачи по элементарному удержанию курса, скорости, вертикальной, режима, директоров, стрелок АРК... и посыпались элементарные ошибки. И становится ясно: деградация.

А сядь сбоку и следи просто за решением задачи, попарывая за шероховатости, – и будешь на своем месте.

Видимо, моя планка слишком высока. Но – фирма Ершова...

Без малейшей скромности. Или я мастер, или я пенсионер. И на тридцать пятом году полетани я так же порю себя за ошибки, как и в ранней молодости. Мой авторитет на том стоит. А самодовольство я позволю себе на пенсии. Если доживу.

Уж раз ты пишешь книжонки для коллег, будь любезен показать руками.

Любишь ты себя, ох, любишь.

Что делать: я себя люблю именно такого, самодельного. Я люблю в себе мастера... я слишком долго и трудно к этому шел, ломая в себе естество. Тот я, который пришел летать сорок лет назад, превратился в вот этого монстра – но я таки мастер, и я себя уважаю.

Главный итог прожитой жизни не в том, что я научился хорошо летать, а в том, что я – аморфный, инфантильный, трусливый, ленивый в молодости, – сделал из себя классного пилота, способного научить другого, третьего и иже с ними.

Только вот молодость прошла. И жизнь прошла. Но тут что-то одно. Я – выбрал.

Хорошо пишется ранним утром в адлерском профилактории, в одиночестве. Вытаращился в 4 утра, по-нашему 8; вот пишу себе.

Дом, стройка, огород властно подчинили мысли и стремления. Нет бы пописывать свое эссе... а мысли все в деревне.

Внешне все это трудно понять, особенно человеку цельному, практичному... москвичу, к примеру. Ну как можно в расцвете мастерства отказываться от любимой работы, дающей хороший кусок хлеба.

А нецельному, увлекающемуся, импульсивному – каково? Да и не пытайтесь понять – все равно не поймете. Ну не однолюб я. Двулюб... и поэтому мечусь. А совмещать становится все труднее. И то, и другое требуют все большей отдачи сил, и надо что-то бросать, пока те силы еще остаются. А тут еще затеплилось и это литературное увлечение.

Спишут по здоровью, а значит, здоровья не станет, – зачем тот дом? Кто мне будет там землю копать, дрова колоть?

При всей своей импульсивности, я все-таки приучен думать наперед. Не вечны мои полеты. А старость, свежая, еще при силе, уже наступила. Новая пора жизни.

И ведь каждому человеку придется решать эти непростые, болезненные вопросы. Каждому! Придет время.

И еще я не хочу участвовать в развале авиации. Не хочу заражаться классовой ненавистью из-за неудовлетворенных материальных амбиций. И не хочу, чтобы судьба – пусть даже в виде ЦВЛЭК – управляла мною. Уйду сам, уйду как свободный человек. Раньше уйду – раньше приспособлюсь.

Интересную версию возможной причины иркутской

катастрофы рассказали мне пилоты-свердловчане. Их пилот-инструктор присутствовал в тот день в штурманской при предполетной подготовке экипажа Гончарука. Второй пилот у него, оказывается, из бывших военных летчиков, и они о чем-то очень спорили и разругались перед полетом, и капитан вроде бы всердцах бросил: «ну, делай что хочешь, я вмешиваться не буду».

То есть: в экипаже не было единого взгляда на выполнение чисто технических способов пилотирования, а были серьезные разногласия. И капитан Гончарук допустил перед самым вылетом возможность спора на эту тему, не пресекая и не настраивая экипаж делать как положено. И, получается, в полете принципиально не вмешивался и дал себя убить. А тот, красноармеец, без опыта полетов на нашем строгом самолете, выходит, экспериментировал. Аргумент в споре – на одной чаше весов, а на другой – жизни пассажиров.

Тогда понятно, как они дошли до сваливания.

25.09. Стали выруливать, и у нас не закрылась створка ВСУ. Табло не гаснет; пришлось вызывать техника. Мы остановились на 11 РД, он подъехал: вроде как не совсем закрыта верхняя створка, но видно плохо... надо заруливать назад, осматривать.

Стали заруливать – гляжу, поехали вниз обороты второго двигателя. Ты что – выключил? Нет, просто провал до 55 процентов, отключился генератор; ну, бортинженер поддержал РУДом... зарулили, выключились. Два дефекта.

Я объяснил ситуацию пассажирам, они поворчали, но вышли. Один молодой человек все рвался в кабину и все читал и читал мне мораль насчет ответственности за пассажиров, что, мол, я их бросаю на произвол.

Не стал я с ним спорить. Он еще в детский садик ходил, когда я уже ту ответственность нес.

Бортинженер Леша Майоров переучивался с Ил-62 на Ту-154 вместе с Толмеевым. Но это не Толмеев. Быстро и толково он организовал осмотр той створки: она, видать, ни при чем, а от жары залип концевик, но надо грамотно отписаться. Главный же дефект – провал оборотов. Инженеры Сочинского аэропорта не имеют допуска к обслуживанию двигателей Д-30КУ, но жиклеры смотреть и менять могут. Побежали искать летний жиклер. Тем временем наш представитель созвонился с Красноярском; я объяснил ситуацию начальнику нашей ИАС, потом Леша проконсультировался подробнее – они люди компетентные. Ну, давай менять жиклер.

Ни резервных самолетов, ни экипажей наших в округе не

было, на базе тож. Светило нам сидеть и ждать рейса с базы, с бригадой настройщиков. Но бог смиловился: с третьей попытки, с новым жиклером, двигатель схватил; а то ведь все зависал на оборотах 42.

Быстро подвезли пассажиров, я по новой принял решение на вылет; Леша, поспорив с техмощей, уговорил всех, причем, аргументировано, подняв прежние записи в бортжурнале, нашел старую аналогичную... ну, молодец. Может брать на себя и не боится, думает о полете, а не об инструкции и собственной заднице. Человека сразу видно.

Запустились, порулили... снова табло створки не гаснет. Потом, с третьей попытки, таки погасло; мы вытерли пот и улетели.

Задержка 4 часа. Пассажиры наши беспокоились: а нас в Красноярске самолет будет ждать, чтобы лететь дальше?

Самолеты ждали. Шесть рейсов на восток сидели и ждали наш рейс. Толмееву бы по фигу, а Леша Майоров сделал все что мог, чтобы сотни людей таки улетели. Вот с таким инженером я согласен работать спина к спине.

Сели мы в четвертом часу утра. Решили поспать, а на запланированную предварительную подготовку подъехать к часу дня.

26.09. Вчера Чекин не стал нас задерживать на предварительной: мол, хороший экипаж все и так делает на самодисциплине. А по сути: извини, Василич, за беспокойство после ночи... требуют с нас...

Тут пробегает Дударев: Василич, зайди, пожалуйста, в ЛШО. Зашел, предложили кофе с коньячком, не отказался. Побеседовали.

Заканчивают набирать мою брошюрку на дискету. Через недельку отпечатают и отдадут мне на правку. Деньги нашли и перечислили в типографию. Тираж – 400 экземпляров, вроде как в твердом переплете. Заикнулись о фотографии: мол, чтоб все знали автора... Я скромно отказался. Меня и так все знают. А за то, что решили сделать по книжке для каждого летчика нашего комплекса, – спасибо. Я мечтал, чтобы хватило хотя бы по одной на каждого капитана Ту-154. Но в ЛШО считают, что вопросы, освещенные мною, вполне актуальны и на других типах. Важен сам подход к проблеме, важны тенденции и нравственный дух.

Ну и вопрос напоследок: может, есть еще что-нибудь у меня в записке? Я сказал, что это еще не дописанная рукопись для непосвященных.

Поговорили о власти, именно у нас в авиации.

Рассказали мне, какая существует в Ист Лайн программа работы с расшифровками полетов, «Зеркало» называется. Там снятые с МСРП параметры закладываются в компьютер, и полет репродуцируется на дисплее в виде приборной доски, как если бы ее снимали из-за спины пилота прямо на камеру. Зримо и наглядно, по знакомым приборам, летчик видит, как он пилотировал, какие допускал отклонения и ошибки.

Для меня это уже темный лес, баловство, вроде той спутниковой навигации. Мы, ездовые псы, не приучены к благам цивилизации. И, как сказал Дударев, пока еще никто тебя строже не судит, чем ты сам. Вот на этом мы и стоим.

Но цивилизация требует прогресса. Уходя, я остаюсь в старых стереотипах мышления; молодые же пойдут вперед, как это было всегда. А я оставляю им свой опыт, ту основу, на которой и базируется прогресс.

Мне все еще не совсем привычно, в каком я сегодня авторитете. Казалось бы, я такой же, как и все, так же летаю и делю со всеми те же неудобства, усталость и разочарования летной жизни. Рядовой.

Но я выделяюсь. И тем, что живу по совести, и тем, что душой болею за Дело. Я самым истовым образом считаю себя в долгу перед старшим поколением; делом чести считаю и стараюсь возродить и донести до молодых дух и нюансы красноярской школы. Я не стесняюсь сказать об этом вслух. И так, как делаю это я, у нас, действительно, никто никогда не делал. Получается, я чуть ли не посягнул на прерогативу летчиков-испытателей и даю свои рекомендации, и все согласны. Все понимают, что опыт десятилетий добавляет много существенного, вынося его за скупые рамки РЛЭ. И все это утекает вместе с уходящими на пенсию капитанами.

Ну, хвали себя, хвали.

2.10. Книгу надо продолжать. Не сегодня, конечно, но лучше, чем в Олимпийце, мне нигде не писалось. Надо использовать возможность.

Название «Раздумья ездового пса», может, кому-то покажется оскорбительным этой аналогией, но лучшего образа я придумать не могу. Мы – ездовые псы аэрофлота. Нас запрягают и не спрашивают. Мы сами налегаем на постромки. Мы видим впереди на длинной палке манящий кусок мяса и мчимся... даже не столько за тем куском, сколько за удовольствием страсти действия. А в старости, так и не наевшись досыта, волочим ноги

уже за тем призраком мяса, которым манит нас хитрый погонщик. А сколько молодых псов, вместо того, чтобы надеть сбрую, встать в строй ездовых и упиться бешеным бегом над облаками, – скурвливаются и предпочитают вести жизнь постельных шавок. Мы же предпочитаем умереть в сбруе, на ходу. А тех, кто, влача поклажу, еще не издох, сядят потом на цепь у проходной, за миску пустой баланды.

3.10. Вечером кое-как угрелся в холодной постели и поспал часа три. Перед вылетом позвонил на метео и получил погоду Алыкеля: ветер под 45 градусов, 6-11 м/сек, температура +1, сцепление 0,3.

Вот и думай. Переходит через ноль, идет снег, видимость 2500.

Через полчаса пришла новая погода: на градус похолодало, видимость 3000, сцепление то же, 0,3. Снег идет.

Вылетать или чего-то ждать? Чего?

Честно говоря, надоело мне это принятие решений, этот риск.

Игарка не обеспечивает топливом; да там и сцепление 0,27. Вылетать с перспективой уйти в Хатангу, а днем, когда чуть прогреется, перепрыгнуть в Норильск? Зачем?

Позвонил представитель: грузить? не грузить? объявлять регистрацию?

Что там, в том Норильске? Позвонил еще раз на метео: там передняя часть циклона. Ага, значит, фронт установится вдоль Енисея – и на три дня задует.

Или теплый фронт даст таяние? Или к утру прогреется? Или к восходу чуть похолодает?

Ей-богу, сыт я этим всем. Как хорошо быть просто обывателем, держать под кроватью ночной горшок и весь день ходить в пижамах.

Люди ждут. Экипаж ждет. Девчонки звонят: мы уже встали – летим или нет? Пассажиры томятся в вокзале.

В конце концов, вызрело решение. Сейчас еще не зима. Еще оттаает. Я знаю Норильск: не то время сейчас, чтобы замело, чтобы прихватило морозом. Снег с дождем – да, слякоть на полосе – да. Почистят. Если им будет надо – дадут мне нужное сцепление. И полоса, пока стоят плюсы, еще не настала, чтобы к ней примерзла слякоть. И ветер может развернуться ближе к посадочному курсу. Лишь бы не дали менее 0,3.

Короче, решил. Спросонок вялые мысли плавно разгонялись до взлетного режима.

Поднял экипаж. Дал команду объявлять регистрацию. Привел

себя в порядок. Поехали.

Бегом на метео, глянул карту. Циклон идет не с Карского моря, а с юго-запада, и цепляет Норильск как раз центром. Ну, это не классическая схема, а так, облегченный вариант. Потоки юго-западные, а значит, теплые. Видимость дают уже 5 км. Все улучшается, кроме ветра и коэффициента сцепления.

Пришли на самолет – еще дважды запрашивал: все то же. А тут аэропорт срочно закрывается какими-то работами на ВПП. А у нас неувязки с загрузкой: чуть-чуть не успеваем. Стал просить РП, чтобы тот на 10 минут оттянул закрытие, чтобы мы успели взлететь. Договорились. А в голове искуссительная мысль: сейчас Норильск даст сцепление 0,28, и спокойно пойдем досыпать...

Дотянули до очередного срока, запустились, на рулении запросили еще раз погоду. И пришла: сцепление 0,35, потеплело до +1. Ну, отлегло. Теперь уж прорвемся: чистят.

Камень с души; засмеялись, зашутили, все пошло легко.

Слетали хорошо. На снижении попросился в кабину приличный пассажир из первого класса: никогда не был, не видел... пожалуйста...

Да садись, смотри.

Зашел я и сел классически; все расчеты строго по схеме, режимы стабильны, пупок обошел с протягом... красиво.

Человек тот оказался директором школы в Диксоне. В восторге пообещал, что расскажет своим ученикам о красотах. Давай-давай. Чтоб не шашлыки их привлекали, а штурвал.

Назад довез Олег, и снова все расчеты удались и завершились притиранием к полосе.

Девчонки угостили нас сэкономленными водкой и вином; вино мы тут же выпили, а водку приберегли в номера и злоупотребили перед обедом, в самый раз: полторы аж бутылки на экипаж. Но хорошо сняли стресс.

Вот как это оценить. Задержи я рейс еще на пару сроков, пока сопли бы размазывал с решением, Шереметьево бы закрылось, и мы либо толкались бы в самолете, либо вернулись бы в Олимпиец, а вылетели бы через 4 часа, не спавши, не евши, усталые.

А так – плодом моих размышлений, моего решения, рейс получился почти по расписанию. Только кто замерил бы обороты моего взлетного режима.

Так вот мы и сгораем. Весь полет я болтался в кресле, как использованный презерватив. Дремал, проваливался, поглядывал и снова проваливался... спасибо хоть тому диксонскому учителю, он меня встряхнул.

Тяни, Вася, тяни время: легкий хмель давно улетучился, а до

сна по красноярскому времени еще два часа. Тяни.

Завтра в ночь летим на Кемерово. Успеет или нет прилететь к нашему рейсу Конопелько, которому до этого еще надо успеть сделать Питер, – но я и сам провезу штурмана и запишу ему в книжку. То разрешали это делать нам, внештатникам, а теперь только штатным пилотам-инструкторам; а Конопелько сейчас официально за ушедшего в отпуск Пилиева. Да кто там станет проверять, кто, когда и куда провез того штурмана. Но мне самому нужна проверка под шторкой, а сделать ее может только штатный инструктор, вот я Лешу и жду.

Как я уже устал от этой полетани. Так же, как и Миша Иванов, и Витя Толстиков, и Володя Шубников, и Олег Русанов, и Толя Шлег, и Витя Гусаков, и Володя Ефименко... Мы все гонимся за этим мясом... уже мозоли на лапах и на нервах.

Тут после рейсов из ночи в ночь брюхо бунтует. Режим я себе позволить не могу и амортизирую ночные рывки своим кишечником.

Но девять-то месяцев я таки потерплю.

5.10. Прилетел пассажиром Леша – из-за этого захода под шторкой и этой провозки штурмана по трассе на Кемерово. Ну, слетали на то Кемерово – образцовый полет.

Возвращались утром, заход в идеальных условиях, но на глиссаде, где-то с высоты ста метров, стало затягивать вниз. Пока я соображал и отключал автопилот, ушли на полточки ниже. Леша сказал: «сейчас загорится предел», и диспетчер подсказал: «идете ниже» – и тут же, на одну секунду, загорелось табло. Я вытащил машину на глиссаду и одним движением утвердил. Посадка безукоризненна, но... обгажена.

В чем причина: то ли кто по мобильнику позвонил, то ли на предварительном старте два борта, стоящих друг за другом, дали помеху, – но это у меня уже третий раз. Ну, отписались. И поглядев друг на друга, сказали: что делают с нами эти суки...

Посетовал я, что вот – наглядный пример деградации: не успел среагировать. Нет, надо собираться на пенсию.

Весь полет обсуждали катастрофу: в море недалеко от Сочи упала новосибирская «Тушка»; летела из Израиля, взорвалась в воздухе, два борта это видели. Ну, по телевидению выдвигается версия: в Крыму как раз шли учения ПВО; может, сбили случайной ракетой. Ну, и версия теракта.

Выловили 14 трупов, подняли куски фюзеляжа... в них вроде как пулевые отверстия, много... Ну, самописцев не найдут: там 2

км глубины. Вряд ли установят причину.

Тягостное чувство. Это может случиться с кем угодно. Но... это не со мной. Я воспринимаю это чисто умозрительно. Судьба.

Теперь надо сделать завтра еще Норильск. Уже выбились из режима.

Гена Ерохин тоже вылетел на Норильск по сцеплению 0,3... и сел в Игарке: Алыкель закрылся очисткой полосы. Ну, 7 часов просидели в самолете. Не повезло.

А мне завтра лететь под циклон. Ну, будет день – будет пища.

6.10. Как ни крути, а из семи суток пять – коту под хвост. Я имею в виду – ночей. Первая ночь – рейс; вторая – вроде спали. Третья – снова рейс. После него мертво спали днем, и четвертая ночь уже ни то, ни се, провертелись. Пятая – рейс, а следующая – пассажирами домой. И всего 25 часов налета за неделю. Гораздо проще было бы сделать две Москвы с разворотом из дому, плюс Норильск.

Нынче, выбившись из режима, провертелся всю ночь, но в 5 утра (9 по красноярскому) таки встал: собираюсь писать главу «Каторга».

...И написал, на одном дыхании. Обстановка способствовала, что ли. И теперь как иллюстрацию надо дописать сюда историю нашего полета в Алма-Ату, с той Карагандой, когда я чуть не задавил на полосе пассажиров.

Разыщу дома тетрадку, допишу – и глава готова. А пока пошел я в бассейн.

9.10. В Милане на взлете столкнулись два самолета: MD-89 компании SAS и чья-то «Цессна». Там полосы лежат как во Внуково; и двум самолетам старты одновременно разрешили взлет. После рубежа, когда MD-89 уже поднял было ногу, они сошлись на перекрестке. Попытались резко, под 90, отвернуть, ну и развалились, причем, «Дуглас» въехал в склад; 126 жертв.

Удивляюсь борзописцам: бойкий народ. Они разнюхали, что в этот день в аэропорту не работал радар. «Это заставляет взглянуть на катастрофу под другим углом...»

Радар не работал – это все равно что не работала столовая. На взлете радар не используется: на близком расстоянии он вообще ничем не мог бы помочь пилоту. Он не для этого создан.

Объяснишь это «папаратцам» – они скажут: «Э-э-э...» И снова начнут ковырять пальцем в ...

А тут коню понятно: виноват диспетчер одного из стартов. Человеческий фактор. Кто-то с кем-то не согласовал.

10.10. Взялся дома за рукопись и закончил главу «Каторга», вставив иллюстрацию о той шестипосадочной Алма-Ате. Получилось вполне выразительно.

Теперь намечается глава о бортопроводниках, об их незавидной судьбе, о наших с ними взаимоотношениях.

И еще одну главу запланировал: о человеческом факторе. Тут и спешка, и бизнес, и глупость, и ложное самолюбие, и самоуверенность, и недоученность.

17.10. Вчера на даче убил руки, сколачивая опорный венец бани. Ночью ворочался, и сейчас болят кисти. Поэтому сделал рукам выходной и весь вечер читал.

Последние в моей жизни занятия в УТО. На аэродинамике разбирали с Червяковым иркутскую катастрофу. Я увлекся и активно участвовал в обсуждении.

Он считает, что крен более 40 градусов мог быть вызван поломкой направляющего рельса внутреннего закрылка. Такие случаи бывали в начале эксплуатации. В частности, мало освещенный случай с грузинским экипажем в Тбилиси, лет 15 назад.

Тогда у них это произошло при уборке закрылков после взлета. Высота была 120 м, и когда установили рукоятку на ноль, возник крен. Экипаж, не проверив по указателю синхронность или несинхронность уборки, ничтоже сумняшеся включил тумблер «Синхронизация» чтобы автоматика подогнала исправный закрылок к неисправному. Но концевики этой системы установлены на крайних закрылках, а отказал внутренний, и включение синхронизации только обесточило систему управления закрылками от рукоятки. Межу тем крен достиг уже величины почти 60 градусов, нос стал опускаться, и грузины заорали в эфир. Заорешь тут, когда до смерти остались секунды.

Услышал умный человек с другого борта и крикнул им: «Ставь на 28!» Они поставили, а система-то обесточена. Они снова в крик: «Нэ выпускающца!» Человек сообразил, дай бог ему долгих лет жизни, и крикнул: «Синхронизацию – на автомат!»

Это их и спасло. Выпустился убранный закрылок, встал ровень с отказавшим, крен уменьшился; вытащили самолет и остались живы.

Здравый смысл должен присутствовать. Сделал что-то, видишь, что машина ведет себя неадекватно, – переиграй назад! А все эти запутанные синхронизации – от лукавого: конструкторы думали, как лучше, а получилось хуже, чем всегда. Синхронизируются только внешние, а на крен большее влияние оказывает несинхронность внутренних: они и по площади больше, и отклоняются на больший угол, и это важнее, хотя плечо рычага вроде и меньше.

Говорили много, к общему выводу так и не пришли. Версия Червякова хоть и красива, но несостоятельна. Он считает, что комиссия, расследующая эту иркутскую катастрофу, скрыла факт поломки рельса, чтобы летом не ставить весь парк Ту-154М на осмотр, как ставили когда-то по аналогичной причине все Ил-76.

Ну а после того, как Украина официально признала, что ее ПВО сбила наш Ту-154 над морем, можно смело говорить и о катастрофе под Хабаровском, где самолет упал так же отвесно, как и на Черном море. Возможно, и его сбили. Первый раз, что ли, – сказал этот ихний... президент... Кучма.

Ну так вот: тбилисский случай должен стать хрестоматийным. Именно – «в смысле здравого смысла»: убрал закрылки – кренит – переиграй назад!

Этого пункта у нас в РЛЭ вообще нет, а жаль. Об этом давно твердят летчики-испытатели, свято исповедуя принцип «переиграй назад» в своей работе.

Ну а нам надо мотать на ус и не теряться.

Уйду на пенсию – никогда наверно не полечу пассажиром. Я слишком много знаю.

А впрочем, я фаталист.

18.10. Сдал аэродинамику... последний раз. Билет попался №1, и я на него ответил не глядя, левой ногой, первым. Это, правда, не значит, что я на старости лет выучил аэродинамику, тем более, скоростную, в которой чем старше, тем больше путаешься. Просто там, как водится в билетах №1, общие вопросы, а язык у меня подвешен. Да и бог с ней теперь. Всё.

26.10. УТО идет своим чередом. Две недели мы переводим время в дугу: делаем вид, что учимся, а преподаватели делают вид, что учат. Для меня лично там нет ничего нового или того, что могло бы пригодиться в полете. Ощущается явный

английский акцент во всем... на хрен бы это было мне надо. Душливания задницы Западу, рационализм, бюрократия, приведение всего к непонятной нам системе, – все это отталкивает от полетов.

Пропал у меня интерес. На занятиях я либо читаю, либо рисую свою баню... а вы там переживайте за то, кто и как за вас будет сдавать экзамены, собирайте деньги на коньяк и суетитесь. Однако на экзамене все обращаются ко мне за мелкой помощью: где надо, я слушаю преподавателей очень внимательно и кое-что таки помню. Да и умею найти нужную информацию в учебнике.

Но мне это все уже не надо. Не пригодилось за 34 года, не пригодится и на тридцать пятом. И я спокойно бью баклуши.

Нам что-то диктуют, народ старательно записывает... а я сижу на первой парте, смотрю поверх очков в рот преподавателю, изредка вставляю реплики; но ни конспекта, ни ручки у меня на столе нет, как и не было никогда, а лежат чертежи дома, бани, да книжка фантастики. Меня никто не трогает, а в коридоре преподаватели здороваются за руку. Я монстр, ископаемое, дед.

Тут у нас выкатился пулковский Ту-154, не хватило ему 3000 м полосы, а заходил же по ОСП. Не хватило и мужества дожждаться, когда повторно включенный реверс затормозит машину; сыграло очко, рванул аварийные тормоза, снес колеса... и не хватило-то 40 метров. Слабак. Смена, блин.

2.11. Держу в руках отпечатанные странички своего труда. Не верится, что это я написал: так сложно, и так складно... и куча ошибок. Ну, исправляю, особенно чью-то самодеятельность в пунктуации.

Тут еще Костя не врубился и набрал на компьютере вторую часть, собственно полет; а ту тетрадку, что они с Фуртаком мне заказали, о предварительной подготовке, где-то заныкали, скорее всего, она у Фуртака. Ну, пусть работают дальше. К Новому году обещают сделать книжку. А я пока дал ее почитать ребятам, и настырный Паша Коваленко ткнул меня носом в несколько ошибок, за что получил благодарность.

Паша мне нравится. Это романтик авиации, умный, настырный, деловой, и надо вводить его в капитаны, несмотря на некоторую его несобранность и легкое разгильдяйство. На таких вот ребятах будет держаться авиация дальше. Он не ленив, энергичен и современен, потомственный пилот. Ищет фильмы, литературу, интересуется всем, все знает... авиация для него – мать родная.

Пришел приказ по иркутской катастрофе, подробный, с объяснениями, лирическими отступлениями и оргвыводами. Виноват во всем экипаж: рвали друг у друга штурвалы, потеряли пространственное положение и т.п.

Все это так. Все это правда. Но правда явно не вся. Они дают посекундную циклограмму, но как только доходит до конкретного: на сколько градусов и в какую сторону были отклонены элероны, – так идут лирические отступления. А потом вдруг получается, что экипаж, на скорости 400, при угле атаки 7 градусов и крене 45, за три секунды, рывком, доводит угол атаки до 40, перегрузку до 2,0 и сваливается в плоский (!) штопор с вертикальной сразу аж 100 м/сек. И это нам, практическим летчикам, ну никак непонятно. Непонятно, и все.

Ну, теперь рекомендуют сначала выпускать закрылки на 15, а потом – шасси, и далее – как обычно.

Правильно. У самолета уж очень мал запас по углу на чистом крыле при скорости менее 400. Да и с закрылками 15 на скорости 340 АУАСП явно запищит.

И нигде в приказе не сказано, что сунь закрылки на любом этапе, даже и с креном 45 и вертикальной 10 м/сек, – и спаслись бы.

Последнюю неделю нам читают всякую фигню: набившие оскомину аварийно-спасательные; какую-то авиационную безопасность – травим с тетей анекдоты или болтаем ни о чем, вернее, болтает она, а у нас уже уши болят. Короче, людям платят за часы, а нам – по среднему; вот и переводим время в дугу. Вторые пилоты откровенно прогуливают; мы, старики, и примкнувший к нам молодой командир Батуров, ходим минута в минуту и высиживаем полностью. И бога благодарим: мы таки видали виды в УТО в свое время, а сейчас... сейчас синекура.

8.11. День 7 ноября поехали праздновать к Гульманам. С удовольствием пообщались; я привез армянского коньячку, а Марк Израилевич угостил молдавским; ну, нашли, что мой лучше, мягче. Да и выпили за профессионализм.

Подержал я в трепетных руках его Золотой скальпель с выгравированной надписью: «Лучшему хирургу». Да. Это заслуга. Это тебе не медаль какого-то безликого ордена «За заслуги перед Отечеством» 6-й степени класса «Ю». Это – сами хирурги признали Хирурга Божьей милостью Гульмана лучшим среди профессионалов.

Мне 57 лет, и я в своем деле тоже не из последних, но профессор Марк Израилевич Гульман оперирует и после 70 лет, сам перенеся недавно тяжелейшую операцию. Вот – Человек.

14.11. Надя не хочет уходить на пенсию. Вопрос упирается и в деньги, и в страх перемены образа жизни.

А для меня с пенсией вопросов нет. Я дал себе срок: пролетать после училища 35 лет. Это почтенный летный стаж. И это – граница, за которой склероз и маразм начнут «привуалировать».

Если честно, надо было уходить нынче летом. В этом году я всерьез убедился в том, что летать не хочу. Я отстал от жизни, устал от новаций; я хочу режима, покоя; я не хочу принимать решений. Хватит.

Если б это еще была работа не в небе, а на земле, можно было бы подумать. Но возить пассажиров пилоту, которому это осточертело... это преступление. Уже в принятии решений превалируют усталость и болячки. И если в Норильске при погоде чуть хуже минимума, не дай бог, мне придется решать: лезть в сложняке или уйти в Игарку, где я в свое время поймал пневмонию, – то я полезу, нарушая минимум, надеясь на свое мастерство... и на то, что мне простят. И решение это – за секунды – будет чисто рефлекторным: «В Игарку? Да ни за что».

Мне надоело летать под страхом расшифровок. Я всю жизнь летал свободно, летал так, как хочу, т.е. строго по РЛЭ, и расшифровок на меня не было, потому что секундное загорание любого табло воспринималось тогда начальниками просто как неизбежная шероховатость полета. Я летал так, как мне было удобно, выработав эту свободу в рамках раз и навсегда вдолбленных правил. А теперь я в растерянности: незыблемые правила оказались почему-то пограничными состояниями, где дежурит с расшифровкой мудака. Зачем мне такая работа? Она сожрет все нервы и доведет до ишемии одними объяснительными.

В моем возрасте любой инцидент в полете, а паче – при разборе досадной мелочи после полета, вполне может довести до списания. Слишком велико стало мелочное нервное напряжение.

Но... денег надо.

19.11. В Нью-Йорке упал на взлете А-300, 255 человек. Причиной называют попадание лайнера в спутный след другого тяжелого самолета, пересекшего его курс менее чем за две

минуты до катастрофы. Экипаж пытался выровнять машину, но так рванул, что от перегрузки отвалился стабилизатор.

Я сам попадал в спутную струю; это серьезное дело. Нас недаром на аэродинамике лет десять назад стали страшить этим спутным следом: катастроф по этой причине предостаточно. И не предскажешь: на малых высотах спутного следа не видно. Это судьба.

20.11. В воскресенье утром на даче наблюдали с Надей, как взлетел и развернулся над нами на север красавец-лайнера Ил-18. Полюбовались, проводили взглядом дымный след; я, между прочим, сказал: «Жив еще...»

И как сглазил. Вчера сообщение: под Москвой разбился Ил-18, выполнявший рейс из Хатанги, 27 человек...

А он ведь точно взял курс от нас не на Норильск через Суриково, а правее, прямо по трассе на Хатангу.

И правда, говорят, что я глазливый. Но ведь вид старого боевого друга вызвал у меня самые лучшие чувства... а оно вон как обернулось.

На днях исполнилось 20 лет со дня гибели экипажа Шилага. С тех пор я сумел перебороть страх перед нашей машиной и полюбил ее. И уже собираюсь с нее уходить, наевшись от пуза романтикой. Завтра рейс... а меня не тянет.

22.11. Слетали с Пиляевым на Питер, легко, спокойно. Серега как всегда старательно мешал своими подсказками и ворчанием, но меня этим уже не проберешь, справился. В Питере посадка отличная, причем, в процессе выравнивания, уловив, что перемещаюсь вбок от оси, прикрылся левым кренчиком, вернулся на ось – все это в пределах метра – и посадил как учили.

Назад нам загрузили 5 тонн груза на сиденья в первом салоне, но бизнес-класс был пуст, не считая какого-то одинокого богача, а в хвосте сидело человек 60 негров-малайцев, и среди них, у самого туалета, маячило улыбающееся лицо уважаемого старого капитана Александра Кирилловича Кутломаметова, летевшего из гостей от сына.

Центровка была задняя, руль высоты на эшелоне стоял на +7; Пиляев ворчал и требовал от бортингенера выработать топливо из третьих баков. Я ухмыльнулся: и так справлюсь...

Пригласили старого пилота в кабину, со всем уважением. Тот погромыхал своим голосом, веселый... ну, посидел у нас на

посадке. Центровка таки давала себя знать, пришлось – и из-за нее, и из-за Сереги, – взять штурвал железными руками. Перед торцом, ожидая легкой инверсии, сдернул до 75... напрасно: только выровнял, только сказал «замерла», как тут же, мягко, с пяти сантиметров, и плюхнулись; ну, выручило то, что унюхал высоту выравнивания. И директорный заход потребовал очень больших усилий, может, из-за центровки: руль на глиссаде стоял на +2.

Весь полет ловил себя на мысли: мне этот рейс, этот полет, это перемещение в пространстве, эти посадки, – по фигу. Володя Зуйков вез, Сергей контролировал, шебутился, Володя Ефименко стоял у своего пульта, разминался, Олег на стульчике писал бумаги. Довезли; я снизился, сел. Взлетел обратно – и по фигу. Снизился, сел – и по фигу. Все мысли о деревне, о доме, о бане...

Но так же нельзя. Ну, месяц, ну, два, ну, три. Надо уходить к лету.

Завтра в ночь летим на Владик. И хватит, хватит на этот месяц. Выбиваться из режима... Да больше и рейсов нет. 20 часов – обожраться.

И поехал я в деревню.

Волшебная погода. Низкое солнце чуть греет щеки, в тишине с ясного неба падает снег, легкий как пух. Свежий, слегка морозный воздух хочется хлебать ложкой. Чуть мерзнут ноги, но рядом теплый, уютный дом, с горячими батареями, с чаем... Благодать. Стучу себе, пилю молча, в тишине. Что еще надо человеку.

24.11. Весь восток был закрыт туманами, но прогнозы обещали улучшение. Главное, у нас были самые лучшие условия, и я-то уж точно готовился вылететь на Владик по расписанию; остальные экипажи ушли в профилакторий, заняв все места.

Как вдруг пришел корректив прогноза, согласно которому вылетать можно было только через три часа, и то, только дождавшись нового прогноза.

Деваться некуда, остались в штурманской. Медленно тянулось время. Мы прели в теплой комнате, одетые под мороз: за бортом прижимало под -20. Владик туманил, там раннее утро, надо ждать.

Наконец пришел летный прогноз, и фактически туман приподнялся и завис на 60 м, а минимум там 70. Но я решил лететь и дал команду службам.

Потом долго сидели с пассажирами в самолете: час ждали

МА-7, чтоб обработала нам туалеты.

Уже 12 часов я на ногах... ну, на чугунной заднице, какая разница; задремывалось. Вспомнились приснопамятные задержки прошлых лет... тоска.

Но все кончается; взлетели. В полете после завтрака засосало: седьмой час утра.

Тягомотный, долгий полет, солнце в глаз, ветер во втулку, двойное питание...

В течение полета Владик давал последовательно нижний край: 70, 90, 100, 120 метров. Олег зашел и сел строго на знаки, без особого выдерживания, уложившись в перегрузку 1,2. Поздновато включил и рано выключил реверс; машина прыгнула, и я забрал тормоза.

Прямо скажем, они на этой 683-й дерьмовые. Я стоял на педалях, обжав всем весом тормозные гашетки; подкатывала уже 7-я РД, а машина неслась. Ну, надо иметь терпение и выждать, понимая, что с уменьшением скорости эффективность тормозов улучшится. Успел срулить на скорости, матерясь. А ну-ка: от посадочных знаков – и не хватило полосы аж до 7-й РД, еле вписался в сопряжение.

Приползли в профилакторий, упали – и мертво уснули. А теперь вот проснулись: 5 вечера по красноярскому. И до подъема осталось 10 часов; теперь хрен уснешь. Это будет не ночь, а мучение.

Возвращаемся к обеду в воскресенье, а рано утром во вторник пассажирами залетаем в Домодедово под три рейса: Норильск, Кемерово, Мирный. Возвращаемся 4-го, пассажирами. В понедельник вечером надо уже заезжать в профилакторий, чтобы утром успеть пассажирами на 147 рейс. Он теперь вылетает на час раньше, и на служебном мы не успеваем на регистрацию, да просто мест уже не будет. А в ночь уже гнать рейс из Москвы на Норильск.

Оно мне надо на старости лет? Там, в Москве, все рейсы – в ночь с разворотом. А на Мирный теперь летят сразу два экипажа: один болтается пассажирами в салоне туда, другой назад, а платят за рейс, естественно, меньше. И снова пять ночей гробить здоровье. Молодым-то романтика... ночь над бескрайними просторами Сибири...

Нет, ребята. Я, конечно, дотерплю, но – до весны. А там летайте сами такими вот рейсами. А жены ваши будут грызть подоконники.

Кишечник снова возмущается сбоем режима. То ли еще будет.

Господи, хоть бы сорвалась эта Москва, да заехать бы на пару дней в деревню. Руки отошли... но начало побаливать в

одиннадцати местах сразу. Нет, надо работать и работать, молотком и лопатой.

Во Владике я подкорректировал первую часть брошюры, добавил кое-что, теперь она готова к набору. Завтра завезу в ЛШО: отдать и забыть.

Съездил и отдал. Мужики смущены: денег больше нет, и вряд ли до Нового года грамотеи из типографии наберут первую часть; ну, решили, раз заплачено за вторую – печатать вторую, отдельной брошюрой: «Выполнение полета»; а первую, «Подготовка к полету», – уж как получится... Я так понял – дай бог к лету, и то, если деньги появятся.

Нищета наша. У авиакомпании нет денег на то, чтобы брошюрой обобщить опыт лучших летчиков. Да и опыт этот... кому он нынче нужен. И летчики эти на хер не нужны никому.

Положил я им ее на стол: разбирайтесь с нею как хотите, теперь уж сами. Я свой долг отдал. Больше писать не буду.

27.11. Аэротель. Прекрасные номера в тихом углу первого этажа. Пиво. Письменный стол, он же, правда, холодильник, он же – подставка для телевизора. Ну, телевизор – на окно, тем более что пульта к нему нет; пиво – в холодильник; теперь стол как стол.

Продолжаю свой роман. Есть мысль начать главу «Стюардессы». О том, как идут в небо с мечтой, а в конце таскают мешками картошку на севера, а оттуда ведрами икру... Ибо в одиночку надо поднимать детей.

В моей книге слишком велик крен в сторону прозы полетов, кухни, закулисья. Но что делать: я, старый пес, нажил на этом деле болячки, испортил характер, и вот ворчу. И вы будете ворчать, молодые романтики.

Но есть что-то главное, чему мы служим. Есть тот кнут, что гонит и гонит нас до могилы; правда, и кусок мяса на палке перед носом есть.

Тут Нина высказала тайную надежду, что, мол, обещают же с нового года что-то там с пенсиями... А иначе... куда деваться.

Да уж, верь, Нина Васильевна. А я что-то уже и не верю. И никто не верит... и летает пожилая женщина за штурвалом: со стороны – верность романтике, книга рекордов Гиннеса... а внутри – страх нищеты.

Посомневавшись, поддаваться ли сну после сытного обеда, я

прилег с книжкой, прислушиваясь к хлопанию дверей соседнего номера. По оживленному разговору, хихиканию девиц и быстрой, энергичной ходьбе, понял, что там затевается пьянка, а значит, через 2-3 часа поспать уже не дадут. И вырубился. И точно: разбудила музыка за картонной стенкой и хохот пьяных людей. Поворочавшись было, я под этот шум снова задремал. И так, урывками, перемешав в мозгу реалии и сновидения, проспал аж до звонка представителя.

Погода в Норильске была приемлемая; надо лететь. Решился, поднял экипаж, поехали на вылет... тут же пришел новый прогноз... нелетный. Нельзя лететь. Улучшение только через 4 часа, а значит, надо задерживать вылет.

Плюнул, дал задержку, поехали в свои еще теплые нумера, благо рядом. Это еще хорошо, что не взлетели.

И ругаю себя: мудак старый: кто тебе не давал звякнуть еще раз на метео перед выходом из отеля – ведь соображать надо, что уже должен быть новый прогноз. Правда, сбивает с толку это время: по Гринвичу, по Красноярску, по Москве... путаемся.

Сиюю вот, убиваю время. Пьяный разговор за стеной затихает...

В какой бы из совковых гостиниц мне ни приходилось бывать (а уж приходилось!), ни в одной из них нет самого главного, что нужно для отдыха: тишины. Унитаз там, душ, жалюзи и прочие аксессуары есть почти везде, – но нигде нет герметичных, с тихими замками, подогнанных дверей, и везде экономят на тамбурах. Что толку от евроокон, когда перегородки из картонки. Что толку от ковровых дорожек в коридорах, когда дверь со щелями и замок с зазором, отчего его язык клацает при малейшем сквозняке.

28.11. Новый прогноз пришел летный. Весь полет я спокойно читал Федосеева. Никаких запросов о погоде не делали до самого Каменного; над Каменным получили погоду Норильска: нижний край 50.

Ну и что. Единственно, досадно, что если бы вылетели вовремя, то уже сели бы, а так попадаем ну в самый фронт.

Снизили нас до 1800, и стали мы нарезать круги. Топлива хватало. Диспетчер каждые пять минут передавал нам данные контрольного замера: видимость 550, на полосе 1300, вертикальная 50, переохлажденный туман... видимость 700, на полосе 1500, вертикальная 50... видимость 820, на полосе 1600, вертикальная 50...

Лучше замеряйте.

Видимость плавно, но неуклонно возрастала, и это вселяло надежду. Но уже пошел третий круг, а лучше никак не замеряется.

Мы упрямо кружили, несмотря на то, что прогноз на два часа давал те же 50 метров.

Потом диспетчер дал 60. Ага, дело улучшается. Ну, ну! И через минуту он дал нам вожаделенные 70 метров и снижение до 600. Остальное было делом техники.

Полосу я увидел с полутора километров. Она достаточно выделялась в сумерках на белом снегу. Посадка не представила трудности.

А ведь недавно Володя Щербицкий присадил на пупок машину с перегрузкой 2,05: сильный, порывистый встречный ветер, метель и черный колодец после ярких ОВИ. И вроде ж на режиме сажал – присадило-таки.

Я же обезопасил себя еще на глиссаде: центровка передняя, переложил стабилизатор на 5,5 и над торцом предупредил экипаж: делаю предвыравнивание!

Ну, в пределах мокрых подмышек. Ожидал худшего.

Обратно довез Олег, с нюансами, но сел хорошо, молодец.

Довольны, что таки управились с Норильском и вдобавок поймали заход по минимуму.

29.11. Умер Астафьев. Лучший и честнейший наш писатель, народный. Он бередил в нас самые тайные чувства, он за уши вытаскивал нас из грязи и мерзости, из этого городского верчения червей в выгребной яме, заставляя обращать наши взоры к вечному. Я стал намного лучше, порядочнее, честнее, благодаря ему.

Спасибо Вам, Виктор Петрович! И вечная память наша.

Вот – Человек.

Читаю снова Федосеева. И снова и снова восторгаюсь его Улукитканом. Вот – тоже Человек.

В принципе, что надо-то, чтобы быть человеком. Надо желать людям добра. Как это нелегко сейчас; как слепит глаза обида на людей – какие они злые, на общество – какое оно жестокое.

А все же, коснись отдельно взятого человека, – у него внутри остались тонкие, нежные ростки добра, только некому вытянуть их наружу. Всем некогда. И мне тоже иной раз некогда. Я забиваюсь в свою щель, я устал от людей... Да и невозможно от них не устать.

Взять эту Москву – да это же клоака. Друг по дружке ходят, везде доллар... Каждый извивается. Это не жизнь. А их же – миллионы.

И думаю поневоле: какое счастье, что я живу в Сибири. Как много здесь места и как мало людей. И как долго их здесь еще будет немного, и будет нормальная жизнь.

1.12. Вот и зима пришла. И как-то осень пролетела в делах. Так и жизнь пролетит.

Сидим тут... Кемерово обошлось, слава богу.

Старый волк, а купился на погоде. Хотя... с этими маасковскими синоптиками... У них на карте – антициклон с центром в районе Новосибирска. И в Кемерове давление под 760. Значит... значит, мороз и солнце, день чудесный!

Ан нет. Уже было запросили буксировку, как руление передало: пришла РД из Кемерова, закрылись туманом, видимость 300.

И пришел корректив прогноза: то давали 5000, временами 400, а тут сразу – 400, временами 1000, и на весь срок.

Откуда туман? Может, полынья на Томи, может, заводской дым спровоцировал, – я не знаю кемеровских местных особенностей; но я знаю, что обычно там погода хорошая. А вот система там не работает, один чистый ОСП, минимум 120x1800. Куда лезть-то. Перенес вылет на утро, да и пошли спать в Аэротель.

Разбудил меня под утро представитель: дают видимость 5 км. Я позвонил на метео: прогнозируют 5000, временами 1500. Другое на фиг дело. Поднялись, подготовились, полетели. Полет днем, благодать, спать не хочется, жрать можно без меры...

Интересно: от Урала, несмотря на антициклон, вся земля закрыта низкой облачностью. На подлете Новосибирск передал нам кемеровскую погоду: видимость две тысячи.

Ну, две так две. Но в чем дело?

На снижении пробили облачность: внизу – мгла; земля просматривается, но только под собой. Снегопад. Какие там две тысячи. Ну, готовимся зайти по приводам. А привода те гуляют – плюс-минус десять градусов.

Диспетчер нам в помощь включил курсоглиссадную систему новой, еще не введенной в строй полосы. Торцы у них рядом, а дальше полосы чуть расходятся. Но наш торец, на старой, правой полосе, перенесен вперед – это раз; мы не знаем, как точно показывает необлетанная система – это два; если уж принял решение заходить по ОСП, значит, заходи по ОСП – это три. И

четвертое: не дергаться.

Снижался на автопилоте, четвертый разворот подальше и пораньше, ожидая прогнозируемого ветра слева... хрен – ветер в лоб; вышли левее по МПРам, стали подкрадываться, помня, что углы выхода не должны быть большими. Дальней нет – горизонт, добавить режим, плавный доворот в сторону ближней...

И тут диспетчер сообщил: «Вы левее две тысячи».

Не зная, сколько осталось до ДПРМ, я энергично взял вправо, следя за стрелкой ближнего; ага, вот стрелка дальнего плавно поехала вправо, пролет ДПРМ, снижение по 4 метра... пора бы уже влево...

И тут Олег разглядел во мгле полосу: полоса слева! Чуть не проскочили створ; диспетчер дал обратный пеленг 227 – и тут же я увидел в форточке две темные полосы. Энергичный отворот влево, S-образным маневром вышел на ось правой полосы, стабилизировал вертикальную, адекватно поставил режим 74, 76, все стабильно... рев ССОС, секунд двести... нет, десять... нет, секунд шесть подряд таки рывкала... хрен с ней, полоса перед нами.

Остальное руки сами сделали.

А привода показывали черт знает куда.

Зашли к синоптику. Что это у вас тут за антициклон? Что за мгла?

Какой там антициклон – два теплых фронта. Инверсия под фронтом, от нее и мгла. Снежок чуть сыплет. Вот и верь Москве.

Ну, поставили хоть сложный заход.

Ну что. Заходил я спокойно, на инерции опыта, зная, что уж сяду-то точно. Даже не вспотел. Но от посадки этой осталось ощущение разочарования: так не заходят на тяжелом лайнере. Ну, мастерства хватило, конечно, но это не заход, а что-то приблизительное. Спасибо Олегу, что вовремя заметил полосу, – у меня она как раз перекрывалась левой стойкой фонаря, и если бы я промедлил еще секунды три, посадка вряд ли удалась бы, либо крутил бы на пределах, доворачивая на малой высоте, чего не люблю.

В Домодедове Олег притер машину на цыпочках, но левее метра три.

Слава богу, с Кемеровым обошлось.

3.12. Заканчивается командировка. Вчера мы на пару с Виталиком Полудиным слетали на Мирный. Кому лететь туда, а кому оттуда, решил жребий: туда выпало мне.

Перед полетом на меня нашло вдохновение, и я вместо

предполетного отдыха написал главу «Человеческий фактор». Володя Ефименко выхватывал свежие страницы прямо из-под пера и глотал, точно как я шипящие котлеты со сковородки. Правда, осталось сделать еще выводы по главе, но тетрадка кончалась; оборачивалось так, что полтора листа мне не хватит, и я отложил пока.

В полете моим опусом зачитался Виталик, да так, что все пять часов и не спал. Хвалил. Дык... все хвалят. Сейчас новую главу выпросил Олег, тоже зачитался. Да и к чему там придаться: это наша жизнь...

Мирный давал хорошую погоду, но мороз, -40. Я классически подвел машину к земле и завершил полет бабаевской посадкой, не придерешься. Не вылезая из самолета, устроился с экипажем во втором салоне.

Назад нас повез полудинский экипаж, и в Домодедове Виталий Николаевич порадовал классной, не хуже моей, посадкой на газочке. Ну, мастерство – оно и в Африке мастерство. Нам есть-таки что показать молодым.

Сдержанно похвалили друг друга, но пальму первенства я справедливо отдал Виталику: все-таки он больше моего устал.

Признался он мне, что единственную свою грубую посадку в Иране совершил благодаря водке: запились они там. С тех пор не пьет абсолютно, уже шесть лет. Вот – мужик.

6.12. Краснодар. На едином дыхании написал главу «Стюардессы». Писал – слеза катилась. Казалось бы, чего особенного, а всколыхнулось все внутри. Эх, если бы оно всколыхнулось у читателей. Но, чувствую, нет у меня того таланта.

Однако дал почитать нашим девчонкам, так Лена Толстихина даже всплакнула. Однако же и несколько дельных поправок внесла. Ну, побеседовали. Кое-что придется переделывать. Кое-что выписано грубовато, придется смягчить.

Но те из наших девчат, кто таскает кули с картошкой на горбу, меня поймут.

Ну и о чем дальше писать? О спешке я упоминал в разных главах, и, по зрелом размышлении, нет смысла посвящать ей отдельную главу.

Разве что об инструкторской работе подробнее, поглубже. Это – самый мой хлеб, тут я как рыба в воде. Надо подумать.

Итак, закончена очередная часть моего опуса, озаглавленная

«Производственные отношения». Что дальше? Что бы я хотел еще сказать людям о своей работе?

Я показал свой труд, его кухню, ремесло, до мелочей. Я восславил романтику, определил требования, предупредил, что это далеко не мед. Показал отношения между людьми.

Хотелось написать главу «Великий плач». Плач по нашей авиации. Ибо все рушится. Как нам ни поют сладко, но я-то вижу факты: гражданская авиация, морской флот, армия – развалены. Спроса на авиационные перевозки нет. Ну, флот и армия – не моя забота... за авиацию болит душа. Теряется преемственность. Ну и так далее. И я не могу ничего предложить.

Пока Чубайсы, Вяхиревы и иже с ними взвинчивают цены, вся страна не может развиваться, ибо ни у кого денег нет. Тупиковый путь. Нас связали и выкачивают ресурсы за рубеж, обогащая олигархов. А значит, нет перспектив и в авиации. Она будет гнить, гнить, усыхать и отставать от жизни. Какой смысл над этим плакать. Лучше вообще не лезть в эти дебри. Я пишу о Мастерстве как о движущей силе человечества; этого достаточно.

Есть мысль – прокомментировать многочисленные фильмы об авиации, типа «Экипажа» или «Размаха крыльев», не говоря уж о массе американских боевичков. Низвергнуть этот наивняк. Раскрыть эту брехню.

И еще: привести положительные примеры. Надо это обдумать.

...Полчаса интенсивных воспоминаний дали жалкую горстку случаев, достойных внимания. И то, существенная оговорка: в большинстве из них экипаж успешно выкручивался из трудного положения, которое сам же и создал. Пожалуйста: Гурецкий в Ташкенте; грузины в Тбилиси; Донсков на обесточенном Як-42... Ну, и старые: Ту-124 на Неву; шаровая молния и отказ двух двигателей на Ан-12 в Донецке; Ан-12 в поле под Омском без топлива; крайний новосибирский случай с последовательным отказом двигателей.

Очень мало положительных примеров. Ах, да, еще древнейшая посадка Ил-14 с одной невыпущенной ногой на маслозаправщик. Хотя... этот самолет спокойнейше садится на брюхо (Толя Корнейко с Филаретычем в Богучанах).

И еще: Як-40 на излучину Оби зимой; Ил-86 – пожар на взлете.

7.12. С утра написал небольшую главку «Мифы» – о всяких книжно-киношных небылицах.

Размышляя о том, почему в авиации мало примеров

героического выкручивания из ситуаций, прихожу к выводу, что специфика летной работы, скоротечность событий, дефицит времени на принятие решений – оставляют слишком узкую лазейку при особых случаях. Поэтому у нас так много катастроф и так мало примеров героизма.

Наш героизм – в рутине полетов. Основа нашей безопасности базируется на земле: надежность техники, ее тщательная подготовка, строгость эксплуатации в воздухе. А то, что случаются катастрофы, только лишний раз подтверждает, что авиация еще молода, и человек, если не обставится надежными рамками, бессилен перед стихией. Редкие случаи удачного выхода из, казалось бы, безвыходного положения – это чаще всего счастливое стечение обстоятельств, плюс хладнокровие и мастерство экипажа.

Взять случай с Гурецким. Нарушение РЛЭ бортинженером, запуск двигателей без включения насосов подкачки – это выход за рамки. Хладнокровие штурмана Сорокина, сумевшего вывести самолет на Чимкент, и мастерство командира, сумевшего сесть на одном двигателе, спасли ситуацию.

Грузины в Тбилиси при отказе закрылков, неправильно определили характер дефекта, растерялись – и оказались на грани. Спас другой экипаж – дельным советом. Счастливая случайность.

Донсков на Як-42. Они сами что-то нахимичили с энергетикой и обесточили самолет – я где-то читал, что есть в этом самолете нюансы, за которыми надо тщательно следить. Но надо отдать должное сообразительности командира. И повезло с погодой.

Ту-124 сел на Неву – выработка топлива произошла не без ошибок экипажа. Деваться было некуда, но Нева оказалась под боком. Случайность и мастерство пилотирования.

В Донецке «Фантомас» сам влез в грозу; еле выкрутились, запуская периодически отказывающие от ударов молний двигатели, сели на двух. Блин, профессионализм.

Ан-12 сел на брюхо без топлива – кто виноват? Подвернулось поле, был день. Случайность.

Про Ил-14 с одной невыпущенной ногой я уже сказал: они сами раскрутили рискованную операцию, как в боевичке: легли крылом на подъехавший маслозаправщик. Акробатика. Не дай бог что-то не срослось – сгорели бы на полосе. Проще сесть на грунт на брюхо, как Корнейко. И даже на две ноги, основную и переднюю, – у нас так сел Ан-24, и если бы не глупость экипажа при эвакуации, два пассажира бы не погибли в огне.

Вот Як-40 сел зимой на лед обской старицы – тут да. Случай

слепой – отказ топливомера. И слепая случайность – при низкой облачности подвернулась эта река. Ну и мастерство: самолет невредим.

Ил-86 показал себя надежнейшим лайнером. Пожар двигателя – и отработанный, четкий заход на посадку стандартным разворотом. Тут, конечно мастерство. Но и ситуация простейшая, школьная, оговоренная во всех документах, отработанная на тренажере, Повезло с ветром, что позволил им.

Новосибирский случай, если честно, усугублен этими уборками до малого газа капитаном: мы так на кругу не делаем, это некрасиво. Но это, конечно, проявилось бы у другого, в иных обстоятельствах. И штурман хорош: не усек отказ КУРС-МП, некомплексно строил заход, чуть не увел самолет от полосы, да вовремя опомнился. А капитан молодец, справился. Извернулся.

Так же извернулся Пономарев. И очень жаль, что из-за материальных соображений Абрамович, фигурально выражаясь, вытер экипажем задницу.

Тенденция ясна: если отказывает матчасть, то нужно еще стечение благоприятных обстоятельств, плюс мастерство. Если одного из этих факторов нет, то тут и катастрофа.

Спасает нас изумительная надежность техники. Мелочи, дефекты, всегда есть и будут, но основные агрегаты надежны. И если сам не пустишь пузыря и не создашь себе трудности, то и выкручиваться не придется.

Зато обратных примеров – пруд пруди. Человеческий фактор превалирует везде.

10.12. В штурманской осторожные разговоры о пенсии. Читают эту галиматью о доплате к пенсии за выслугу лет – никто ничего не поймет, кроме того, что нас в очередной раз обманули; матерят эту суку, которая полтора года сочиняла эту формулу и теперь таким непонятным языком объясняет... и в результате доплата в среднем – всего 600 рублей.

Матерят. А что толку. Ну, ждем, когда прояснится. Все ждем и ждем, и ждем, и ждем, и суку материм.

Но что бы там ни добавили, а я твердо решил уходить. Уже сомнений нет. И чем скорее определится пенсия, тем скорее уйду – хоть завтра. Этот год – год главного решения.

11.12. Наконец-то дома. Полмесяца болтался где попало, жил без режима, в обжорстве, неподвижности и недосыпании. Ну, дня

четыре-то отдохну.

Долетели домой хорошо. Олег посадил машину в 33-градусный мороз мягко, чуть отошла на цыпочках; пассажиры хвалили.

Паша Ушкарев, штурман, мне понравился: здоровенный, румяный, спокойный, уверенный. Все в полете напевает, ну а я ему подпеваю. Так спокойно, надежно.

И летать бы в таком составе всегда. Олег вечно что-то рассказывает о женщинах, Григорьич стоит сзади, вставляет реплики... ну волки. И не надо мне уже ни вводов в строй, ни той рыбы-икры. Летаю с чемоданчиком, где лежат чистая рубашка, тапочки, да пара тетрадок. Хватательный рефлекс исчез. Меня возят, как запорожцы того Касьяна Бовдюга... при обозе. Иногда, на 15 секунд, беру штурвал, как вот вчера в Минводах, – но только чтобы показать, как ЭТО делается красиво. Академически.

В штурманской ребята пристают: Василич, когда книгу напечатают – как насчет дарственной надписи?

Да подпишу, подпишу всем.

Осталось полгода сроку. Ну, летать-то месяца три-четыре. Максимум до мая. До аллергии, до посадки картошки, до жары, до гроз, до рубашки с короткими рукавами. Потом беру отпуск – и всё.

И что – холодок в животе? Да вроде нет. Все то, что привлекало меня в полетах, в рейсах, в сидении вне дома, – все прошло. Ничего нового, ничего приятного я там уже не получу. А сам полет... Нет. Всё.

Конечно, грустно. Но где-то нынче был тот перелом, когда я отчетливо ощутил себя стариком, который не нужен уже женщинам. Что-то внутри расплылось. Это был последний год, когда я еще чего-то ждал от жизни. Чего – сам не знаю. А потом как-то незаметно пришло ощущение, что мне... ничего не надо, кроме режима, покоя и посильной физической нагрузки.

Наконец-то я ощутил себя солидным, пожилым, авторитетным мужчиной, на которого именно так и смотрят все.

Вспоминаю, как я глядел на тех капитанов, кому далеко за 50. Я вспомнил Шевеля, Шилака, Фалькова, братьев Заниных, Доминьяка, Рулькова, Аникеенко, – да все они были моложе, чем я сейчас... а какими стариками казались мне. Шевель умер на 45-м году, а для меня он был взрослый дядя.

Каким же должен казаться я Коле Евдокимову, Валере Евневичу, Олегу Бугаеву, Максиму Кушнеру? Да дедом. Де-дом. Ну, моложавым, подтянутым... но дедом. Другое поколение.

А теперь еще эта писательская деятельность – она отдаляет

меня от молодежи.

Да все, все позади. Отплясался. Это примерно то же ощущение, что пришло ко мне, когда я понял, что предложи мне переучивание на Боинг-747 – я спокойно откажусь. Что там нового. Какая тайна. Как у бабы под юбкой. Это для молодых там тайна.

Так вот и сейчас. Нет для меня тайн. Там одна суета. Нет уже и удовольствий – простая констатация. Нет подпитки положительными эмоциями, нет того бешеного восторга, что я – могу! Нет ощущения удивительности и праздника.

Да. Я могу. Будни. Я твердо знаю, что будет так, а не иначе, а если иначе – то это досадная случайность и необходимость со стоном шевелиться. Зачем?

Не греет меня работа. Покой.

Еще четыре месяца – и все кончится: ответственность, тягомотина, вечная дорога, готовый в дорогу портфель, звонки в план, разборы, тренажер, приказы, подписи, форменная одежда, фуражка с «дубами», бессонные ночи, профилактории и гостиницы, принятие решений, заказы, задержки, расшифровки... И никогда больше не прикоснусь к штурвалу. Никогда не лягу грудью на упругий поток. Никогда не поцелую бетон двенадцатью колесами. И больше не покажу сорокалетнему мальчишке, как ЭТО делается.

Я уже всем все показал. Я спокоен: моя летная жизнь прожита достойно. Надеюсь, судьба будет хранить меня в эти оставшиеся месяцы.

13.12. Я тут изредка интересуюсь в газетенках, что читают нынче наши люди, – есть такая рубрика. Скажем прямо, редко кто обращается к классике. В моде Маринина... Сорокин... который Астафьева не любит... мерзость. Ну, такое безвременье.

А какого-то В.Ершова – будут читать?

Да мне оно как-то... мне выговориться надо.

Полистал тетрадки. Намечались главы об удачах и неудачах, о бессилии; думаю, надо написать и о перспективах, как я их вижу. Великий Плач у меня и так переполняет каждую главу – но ведь авиация не кончается. И инструкторскую работу не забыть. Что – она была напрасна?

Закрадывается мысль: а теперь бы все написанное да облечь в какой-нибудь нехитрый сюжет и чуть украсить художественными завитушками. А я же не художник, я сухарь. Словам тесно – мыслям просторно.

В записях последних лет заметно пробивается мотив: эх, если

бы всех вас – ко мне на полгода... У меня за молодых душа болит.

Чем больше молодежи пройдет через мое правое кресло, тем больше увидит, как ЭТО можно сделать красиво. А значит, загорится божья искра.

Вот Костя Горяев, сидел, весь полет читал мое произведение, вопросы задавал. Он сам летал в аэроклубе на Як-52, но судьба сделала его штурманом, и хорошим: он на своем месте. Он мне – вопрос, а я говорю: а давай покажу. И показываю. И как раз условия позволили показать идеально: подбор режима в площадке; довыпуск закрылков; кнопка «Глиссада»; скорость постоянна, и на том, подобранном режиме – до торца. Красиво же. И так – два раза. Убедился?

Вот еще один сторонник. Он – видел.

Если бы я просто болтал. А я все еще могу показать, с комментариями по ходу; лучше и в учебном фильме не покажешь.

Вот видишь? Я так об этом писал? Убедился?

Вот так мне когда-то все показывал мой Учитель, Вячеслав Васильевич Солодун. Чья Школа теперь – на мне.

Потом будут легенды, не легенды, – но никто не посмеет сказать, что Ершов был обычный пилот. Разве что супруга. Она и до сих пор считает, что меня в авиации хранит судьба, и все подспудно с тревогой ждет, когда же судьба покажет меня миру во всей наготе неспособности и несостоятельности.

Не дождетесь. Я, эгоист до мозга костей, слишком уважаю себя, чтобы не быть Мастером.

Теперь третья часть моего повествования. Принятие решений. То главное, за что капитану деньги платят. Все рассматривается через призму безопасности. И полет, и вокруг полета.

Кстати, в связи с этим терроризмом, готовится инструкция по покиданию в полете пилотской кабины членом экипажа. В туалет.

Оборачивается так, что я, в своем самолете, на своем рабочем месте, буду повязан этой обязателькой: я – не хозяин, не могу выйти и зайти, когда считаю нужным. Я должен бояться. Бояться своих пассажиров. Я буду вынужден принимать решения, сообразуясь с вероятностью того, что каждый раз везу за спиной террористов.

Летайте вы сами так. Это уже не полет, извините. Это пресмыкание. И какое счастье, что мой летный век кончается.

Со скрежетом зубным я подчинился унижительному досмотру. Правда, нынче эта процедура для экипажей немного смягчилась, а кое-где откровенно профанируется. Но на своем самолете я должен быть гостеприимным хозяином и свободно

ходить туда и тогда, куда и когда мне вздумается.

На Ту-154 спасает то, что пилотировать его, даже для пилота, даже для переучившегося, достаточно трудно. Террорист – не справится. Об этом я уж точно напишу, и подробно. Это не Боинг и не Эрбас. Это советское чудо в перьях. Тут надо много цифр знать и руками уметь, а главное – чувствовать задницей.

16.12. Я, видать, больше всего все-таки ценю независимость. Я никому ничего не должен, на мне не висит ничего. Радости мои – иного порядка. Радости свежей старости. Долги розданы – это же счастье!

Я ни от кого не завишу ни в чем. Нет у меня и всепоглощающих страстей. Увлечения мои временны, управляемы, и если их что-то прерывает, я не страдаю, а переключаюсь.

Вот написал книжонку для коллег – и трава не расти. Самое тягостное, касаемо этой брошюры, – это обещание дарственных надписей. Ну, перетерплю, подпишу.

Так – слава же!

Насрать мне на славу. Я и так знаю себе цену, пусть там обо мне кто что хочет, то и говорит. Книжка моему авторитету весу не прибавит – меня и так все знают.

Я далек от внутренней, ожиревшей солидности. Если тот Касьянов, с выправкой Фантомаса, с детского садика перед зеркалом ту выправку вырабатывал, то я и до сих пор прошмыгиваю мимо пассажиров, стесняюсь глянуть им в глаза.

Я лучше руками сделаю.

17.12. На техучебу народу пришло немного. Все начальство занято, командовал Валера Ульянов. Ну, попросил меня, в отсутствие штатных инструкторов, кое-что разобрать по летной части: уход на второй круг, расчет снижения, характерные ошибки... Я согласился, ну, без бумажки, на пальцах. Слушали люди.

Подошел Васильев: вы утвердили кандидатуры на ввод в строй на лето?

Пришлось собрать вроде как совет командиров эскадрильи. Ну, кандидатуры известные: Покинсоха и Новиков; за ними пойдут на ввод Квиткевич, Кибиткин и Моисеев.

Дай бог, чтобы удалось ввести за лето хоть двоих.

Чекин сказал, что летное командование отправляет на инструкторские курсы несколько капитанов. Ну, от тех

эскадрилий волки: Шатилович, Урбанович, Олег Пономарев. От нашей была предложена кандидатура Батурова, но по молодости он пока не прошел. А вот Евдокимова бы уже и в инструктора можно. Толк бы был. Школа.

Тут Коля Петруш подсел ко мне и взволнованно стал делиться впечатлениями от сложного захода в Комсомольске. Я молчал и про себя ухмылялся, вспоминая первый год своего капитанства: как тогда хотелось со всеми поделиться восторгами медового месяца... Давай, давай, парень, чеши репу, решай задачки, упивайся растущим мастерством.

Я для них – эксперт, высшая инстанция; мне плачутся, у меня спрашивают совета. Принимаю как должное, но с известной грустью: выходят мои сроки.

На этот Новый год семь экипажей загоняют в длинные рейсы. Абрамович распорядился, чтобы представители фирмы на местах организовали встречу экипажами Нового года. Ну, хоть так.

Я было спросил у Менского, не планируют ли меня. Володя посмотрел на меня как на дурака и пробормотал, что «если уж тебя планировать – то это вообще...» Ну ладно, встречу праздник дома. Мне, в принципе, все равно. Лишь бы скорее, скорее кончился срок.

24.12. Из резерва нас подняли на рейс: Красноярск-Новосибирск-Норильск и обратно. Рейс компании СиАТ, но братья Абрамовичи практикуют выполнение рейсов друг за друга.

Туда порожняком, а из Толмачева уже выполнять этот 142-й рейс. К этому времени Норильск был закрыт черной пургой уже вторую неделю, с 13-го; а тут вроде улучшилось. И в Красноярске, и в Новосибирске, и в Домодедове, и в Питере скопилось на Норильск народу на 4-5 рейсов – вавилонское столпотворение.

СиАТовская машина – наша старушка 201-я, убитая напрочь непосильной работой на маленькую, бьющуюся за жизнь авиакомпанию. Она и с рождения-то была дуб дубом, АБСУ-1, а тут ее раздолбали вконец. И я, давно уже позабыв, как это – летать без «балды» управления передней ногой, то и дело хватался на рулении левой рукой за пустое место.

Думал было дать порулить педалями справа Олегу, да в Толмачеве как раз проходили фронты, заряды, и едва мы приняли решение, как они закрылись очисткой полосы; пришлось дожидаться открытия, потом перепрыгнули пустые. Куда уж там рулить Олегу на пустой машине. Я ему и лететь на ней не дал, сам упирался.

Ну, поймали очередной заход по минимуму. Господи, сколько их у меня, этих заходов...

Норильск, как водится, снова закрылся; я проанализировал обстановку и дал отбой до восьми утра, полагая, что в Норильске к утру расчистят полосу.

Гостиница – совковый гадюшник, пятиэтажка, правда, с лифтами, но с единственным туалетом в коридоре. Однако с фортепьянами в холлах и даже с душевыми комнатами... но с единственным телевизором и плохой телефонной связью. Но зато с раздолбанными щелястыми окнами с наветренной стороны в 4-местных номерах, правда, с раковиной и раскаленной батареей, но с щелью под дверью вместо порога, через которую всю ночь в глаза бил яркий свет из коридора.

Но, надо сказать, очень тихая гостиница, переполненная нашими, живущими за счет авиакомпании пассажирами, прислушивающимися к моим дебатам с АДП и задающими робкие вопросы: «ну как там?»

Мы хорошо выспались, позавтракали; я позвонил на метео: в Норильске прекрасная погода, ветер по полосе, но... сцепление пока 0,29. Мы тут же улеглись и снова впрок уснули.

Дождавшись срока, стал связываться с АДП... связи нет. Но диспетчеры сидят в одной комнате с синоптиками и свободно разговаривают друг с другом. Дозвонился до синоптиков. Из АДП Норильска прислали телеграмму: сцепление 0,4; норильские же синоптики в фактической погоде дают пока 0,32.

Ну, пришлось идти в АДП пешком и все утрясать. Поразительное равнодушие этой смены: хоть всё гори синим огнем – они палец о палец не ударят помочь экипажу. У них аэропорт отдельно, а авиакомпания «Сибирь» отдельно. Мы же вообще варяги... ну, как в старые добрые времена.

Пошел в ПДСП, дозвонился оттуда до Алыкеля: когда дадите персональное разрешение Новосибирску на выпуск 142-го рейса?

– Да пожалуйста, вылетайте. Почему раньше-то не запросили? У нас все летают.

АДП клянется, что посылали аж три телеграммы. Норильск обещает сию минуту прислать официальное открытие. Я нажимаю на сменного начальника ПДСП; ему все по фигу... но все-таки он еще раз звонит, ему еще раз обещают прислать разрешение. Я беру на себя и принимаю решение вылетать. Давайте раскручивайте рейс без этой несчастной телеграммы. Давайте чистить и обливать машину. Готовьте пассажиров. Грейте двигатели: их, в этих зарядах, несмотря на заглушки, за ночь прихватило льдом.

Раскрутил. Зевая, зашевелились. Поднял экипаж, пошли на

самолет. Ну, дай бог часа через четыре взлететь.

А там опять подходит циклон. Ветер, правда, по полосе, до 17 м/сек, прогноз – 90х1000; фактическая 350, по ОВИ 900, вертикальная 110. Надо храть скорее.

Летчику надо быть терпеливым. Я поднял все погоды за предыдущие сроки. Надо было видеть постную рожу тети-синоптика. Говно, а не специалист. Я ей все сам рассказал и показал: и градиент, и смещение, и потоки, и тенденцию. Ей по фигу. Никакой помощи, кроме как собрала погоду и вывела на дисплей, да показала приземную карту. Ну ладно, мы и без вас обойдемся.

Посидели в теплой штурманской, пока нагреется машина. Посидели в нагретом самолете. Дождались пассажиров, дождались питания, отогнали трап, облились.

Пассажиры, неделю отсидевшие в гостинице, впились в кресла.

Перед запуском я, как водится, запросил у руления еще раз погоду и прогноз Норильска. И он выдал: ветер 130, порывами до 17. Почти под 90.

Внутри все опустилось. Неужели тот, далекий волнистый фронт подошел, неужели зарождается новый циклон? Ну не может же быть. Давай, еще раз переспроси.

Да, 140 градусов, 14, порывы 17. И вот, еще хуже стало: видимость 250, по ОВИ 700. И прогноз: 140, 13-18 метров.

Как же мне их теперь высадить из самолета?

Нет, схожу-ка я сам и гляну. Ну не может быть. Ну нюх-то есть же у меня – что-то там не так...

Оделся. Вызвали снова трап. Подлетел автобус с дежурной: высаживать? не высаживать?

– Да погоди ты десять минут...

Дохромал по гололеду до АДП. Уже новая смена сидит.

– Что – новые прогнозы? карты новые пришли?

– Да нет.

– А в чем дело? Откуда взялся ветер под 90?

– Минутку... вот прогноз: ветер 230 градусов... Вот погода: 240 градусов... Ну, ухудшение видимости – там же сумерки сейчас, ОВИ хуже стало видно. А так – прогноз 1000, вертикальная 90, ветер устойчиво 230 до 17 метров, потоки... градиент... сейчас, сейчас... вам новый прогноз напечатать? сейчас сделаем...

Ну, мудак диспетчер руления. Мы ж его трижды переспрашивали... ослышался он, видите ли. Перепутал 230 и 130.

Отлегло. Побежал на самолет: полетели, ребята! Храть надо,

время идет, а нам еще обратно в Красноярск лететь, три посадки...

Все. Забыть о погоде. Решение принято, а дальше видно будет над Норильском.

Побеседовал по микрофону с пассажирами: извинился, попросил не разряжать накопившееся раздражение на девчат, пообещал довести как положено. У проводниц выпали глаза: в СиАТе капитан вообще молчит. Ну так учитесь, пока я еще жив.

Олег взлетел, помучился с пилотированием древнего дубка. Быстро долетели до Норильска, погода 90х900, ветер по полосе, борты заходят, садятся, взлетают. Настроил ребят на слепой заход. Проблемы с переводом курсовой системы, сомнения... Я практически решил: заходим подальше, определяемся с курсами в створе ВПП по СТУ и ДИСС, а там, если что, подправим.

Нас так и завели, далеко: третий по команде – впереди нас борт сел, сруливает по 1-й РД... Что-то долго сруливает... помнить уроки Алма-Аты... набрать высоту выше 800 метров, следить за радиовысотомером и ССОС...

Юра Котельников заблажил в эфир:

– 201-й, дальше 35 км, за пределы схемы, – я не полечу! Разрешите третий!

Диспетчер, видать, зашился, и все долбил:

– Минутку... минутку...

Я молча заломил крен и стал выполнять третий. Нечего лезть в горы, какие они там ни низкие. Лучше уж сделаем виражик над озером Пясино.

– Ладно, 201-й, снижайтесь 500 к четвертому.

Юра завопил:

– Капитан, не снижайся! До удаления 20 держи высоту!

Вот реальный штурман, помощник. Курсы – хрен с ними, плюс-минус; они, кстати, после посадки были строго по полосе. А где идет дело о безопасной высоте – бдит человек, сообщает и, главное, орет.

Андрей Бурыкин, толковый, бойкий бортинженер, под руку давал дельные советы по матчасти на случай ухода на второй круг: помните, это «бешка», первой серии, без задатчика стабилизатора, там при перекладке стабилизатор будет запаздывать, имейте в виду, будьте готовы...

Молодцы, в общем, ребята. Ну а теперь смотрите, как делается абсолютно слепая посадка. И я ее сотворил, перетянув пупок на режиме 75 и чуть отдав от себя. Фары стояли на рулежный свет; я попросил старт уменьшить яркость ОВИ, но все равно над бетоном клубился поземок, и посадка была в тот самый колодец. Без страха и сомнения, спокойно и точно выполнив

предвыравнивание, я распустил взгляд по боковым огням и, не ощутив ни малейшего трепета, посадил машину, с сухой спиной. Скучно. Это рутина.

Рулить невозможно: поземок жгутами несется по полосе... выключил фары совсем... другое дело: темно, но по огням хоть видно скорость руления.левой рукой хватать... пусто. Нету, нету балды... рули ножками. Так и зарулил.

Ветер трепал машину. Попрощался я с пассажирами: мы сделали для вас все. Ну, норильчан непогодой не удивишь.

Трактор елозил по насыпи снега высотой с двухэтажный дом. Полтора десятка самолетов обслуживалось на перроне; изредка в районе торца медленно проявлялось тусклое зарево фар и очередной самолет садился в круговерть. Нормальная работа.

Заход по минимуму; записывать не стал. На хрена они мне теперь, у меня их уже пачка, хватит до конца.

Снова замело. Засели в штурманской: питерцы, Мисак, Толстиков и я с экипажем. Мисак веселил публику своими байками. Толстиков, уставший до предела, хмуро молчал. Питерцы чуть свысока вели беседу о пенсиях и заработках: у них заработки вдвое выше наших.

Самарский «туполенок» наехал на фонари; командир с РП поехал составлять кроки.

Мой штурман упал на диванчик спать.

Просидели мы пять часов, и таки улетели. В полете я провалился в сон на две минуты, проснулся, когда меняли эшелон. Машина не держала курс, приходилось триммировать по крену, отключая САУ. Дворник отказал; Андрей методом тыка нашел, как его включать на полминуты, чтобы не успевало выбить АЗС. АНО не горело с Новосибирска, рэсосники возились-возились: там рассыпался левый фонарь, замыкало, выбивало АЗС... Я отпустил их:

– Ладно, спаси Христос, так слетаем.

– Спаси Христос? Не так немного понимаете... невоцерковленный вы.

– Невоцер... чего?

Да уж. Я воспитан атеистом и надеюсь только на себя. Проживу как-нибудь и невоцерковленным.

Привезли с собой трех зайцев. А на Норильск увезли десять сумок. На руки – 9 тысяч, ну, каждому по косой. С паршивой овцы хоть шерсти клок. А то за два дня 8 часов налету и какие-то там копейки заработка – и еще когда тот СиАТ заплатит. А еще же только-только сереет восток, раннее утро, а в ночь мне снова лететь: на Комсомольск. Совесть моя чиста.

Олег на посадке едва справился с дубоватой машиной; мне

пришлось активно, железными руками, вмешаться.

Вот на такой технике мы начинали.

Ну, домой перелетели снова пустырем. Я тянул, тянул 64-тонную легкую машину, норовя посадить помягче, – нет, не садится. Хлопнулся 1,15... хрен с ним. Скучно.

25.12. Комсомольская гостиница «Восход» встретила радушно. Каждому по полулюксовому номеру. В прихожей холодильник, в зале стол, столик с креслом, телефон, телевизор. В спальне две кровати и шкафчик в стене. В санузел двери и из прихожей, и из спальни, удобно. Ванна, унитаз, биде. Но нет шторки и нет мыла. Обедневший аристократ. Тепло, тихо. Маленькая уютная столовая на 8-м этаже, буфет, пиво, официантка, вкусный обед.

Веер застрял с вечера в Красноярске из-за задержки московского рейса; пришлось нам ночь проспать в профилактории – подарок судьбы.

Полет днем, спокойно, Олег довез, зашел по большому кругу – летали наши военные братья – и сел точно на знаки, но под диктовку: все-таки ОСП – тяжелый заход.

Все мысли о предстоящем уходе на пенсию. Конечно, буду скучать, может, жалеть, но надо принять это спокойно: умерла так умерла. Все в прошлом, не вернуть... все умчалось в невозвратную даль.

Пошлые вроде бы слова... пошлые – потому что это переживают все. Но именно поэтому смысл их неповторим для каждого, и для каждого свой. У меня позади останутся и растают в дымке прошлого Сочи и Анапа, Домодедово и Норильск... было прекрасно... и позади.

Всё. Потеряла и свежесть и прелесть белизна ненадетых рубашек... Предошущение чего-то так и осталось предошущением, но... в нем-то и весь кайф. Это были неповторимые два года.

Как раз это ощущение полноты жизни, эта седина в бороде, эта аберрация поведения, – вот это и запомнилось, и это и было самое ценное в эти годы; остальное – рутина.

Тогда я шел в рейс как на праздник жизни; сейчас иду как на каторгу... зачем это мне? За деньги для семьи? Но долги розданы. Почтальон Печкин начинает новую жизнь.

Может, прямо с Нового года выбрать отпуска и, не дожидаясь тех 35 календарных лет – что я, рекорды ставлю? – написать заявление. Ну не хочу я такой работы.

Садясь на голую задницу в норильской метели, я бездумно

чуть подтянул, чуть протянул – покатались. А потом уже в груди холодок: Вася, а если бы жопой – и об бетон? Что ж ты перестал бояться?

Вот что и страшно. Я перестал бояться. И я теперь страшусь того, что совсем перестал бояться тех сложных условий. Боюсь, что зажрался и потерял чувство реальности. Но и боюсь потерять это чувство: чувство беспечной, бездумной, рефлекторной уверенности в том, что раз-раз-раз – и само получится.

Кому-то покажется, что я сам себе все усложняю. Но я же вижу, как люди, пролетавшие десятки лет, необъяснимо спотыкаются и падают на ровном месте. Может и у них пропало это чувство опаски?

Нас сегодня снизили до 1500 за 50 км до аэродрома. И мы пилили, пилили, пилили до схемы, и по схеме... тоска.

Вот так летают те, у кого на старости появляется сильная опаска потерять страх. Это уже лишнее.

Если б я летал не на нервах, а как Смольков – просто и без эмоций: «за задние лапы – и об угол, и о чем там переживать»...

Но я летаю на нервах, даже на нервных окончаниях. Очень долго я этими нервами учился управлять, постигая ремесло от дубовых кнопок гармошки до утонченных клавиш рояля... теперь ремесло отточено, а нервы я просто притаптываю ногой.

Летать должны молодые. Они должны любить полет, как молодую женщину – всей страстью; они должны получать оргазм красивой посадки... я тут свое отжил – и как-то сразу, вдруг. Отбили мне охоту летать... медицина... расшифровки... чуждая, заморская философия... Ну, и эти веерные полеты. Гнием в гостиницах.

26.12. Стали готовить машину – не запускается ВСУ. Валера Евневич бился-бился, бесполезно: зависает на 55, и все. Около часа они возились с техниками: и грели, и стучали... семь попыток – все то же.

Потом, вспомнив, что, по словам коллег, и другие наши экипажи с трудом, с пятой попытки, запускали ВСУ в этом Комсомольске, Валера догадался отключить АПА и попытался запустить от своих аккумуляторов. И запустилась!

Значит, все дело в АПА... хотя ее параметры по приборам – в норме. А бортинженер молодец. Да уж я-то Валерия Альбертовича знаю, мы с ним Самарой проверены.

Я взлетел и сел отлично. Заехали в контору – там нас уже ждет новогодняя дыня: на 201-й положение стабилизатора у нас не соответствовало центровке 36,5. Пришла расшифровка, и ЛШО

ломает голову, как отписаться, а Чекин – как отбрыкаться:

– Ты-то, Василич, правильно установил стабилизатор, а вот Бугаев должен был в бумагах исправить цифру центровки...

Да тот Бугаев на Б-1 и не летал никогда. А я уже забыл, кто там на ком стоит. Да пошли они все на фиг – я летаю так, как мне удобно. Короче, я взорвался. Компьютер выдал цифру 36 процентов – я ж без балласта, где его взять, испокон веку пустырем без него летаем, справляемся... Как хочешь, так и выкручивайся... между молотом и наковальней... Нет, ребята, я так летать не хочу и не буду; выберу отпуска – и адью.

Ну, зашел к Солодуну. Он меня успокаивает: решили отписаться, что среди Ершова проведена беседа...

На хрен мне это унижение? И в чем я-то виноват? И зачем врать-то?

Нет, не могу я, устал, не хочу. Обида.

Надя все утешает меня, что всем, мол, тяжело нынче работать, и не только в авиации.

Но я работаю в небе, а оно мне надоело. Я вижу, как та авиация деградирует, пытаюсь с этим бороться, рву анус за народ... А о судьбе авиации думают единицы.

Всучили мне недавно новую технологию работы экипажа Ту-154М, созданную в Крас Эйр на основе всех прежних технологий, плюс новые указания. Бросил ее на полку. Я летаю по одной, раз и навсегда вбитой в мозг технологии, а бумажки эти... жаль, что на грубой, лощеной бумаге.

27.12. Вот передо мной на столе лежит стопка отпечатанных книжечек – мой труд. Назвали этот опус «Красноярская школа летного мастерства». Написал рядовой красноярский пилот В.Ершов; сверху эмблема авиакомпания Крас Эйр – «три пера».

Я удовлетворен. Это – итог моей летной деятельности, спрессованный в 63 страницы профессионализм. Я уйду, а опыт останется. Надписал и вручил с благодарностью по книжечке Горбатенко и Солодуну. Горбатенко растроган; Солодун как всегда сдержанно поблагодарил.

Заикались о какой-то там презентации. Да что вы, ребята. Двести брошюрок не есть повод для шоу. Я счастлив уже тем, что хоть капитанам достанется по книжечке. Просили, кстати, и ребята с Ил-86.

Теперь надо найти и вручить Репину и Бабаеву. Обязан.

С утра прошел полугодовую. Практически попрощался с врачами: больше мы вряд ли увидимся, ну, может, мельком.

Поймала Литюшкина: просится ко мне в экипаж, хочет хоть полгода спокойно полетать. Просит: не уходи, хоть немного еще поработай.

Да поработаю. До июня.

И Димов тоже: да ты что, да какая пенсия? Да Василич, да какие обиды, да мы за тебя...

Я им еще нужен.

Вася, да что ты переживаешь. У тебя есть хороший коньяк – налей-ка себе рюмочку. Все это мелочи жизни. А год, тяжелый, в общем-то, год, кончается. В том году давили болячки, в этом – ремонт и стройка. Но все позади. И ГЛАВНОЕ РЕШЕНИЕ принято безвозвратно. За это и выпей. А вторую рюмку – за эту книжечку.

29.12. Ловлю себя на мысли. Это ж после Нового года не надо тревожиться о подготовке к годовой комиссии. НЕ НАДО! Не надо никаких диет, лекарств, капельниц и уколов. Ну, жизнь прекрасна. Налей же себе еще рюмочку – третью за два дня. Кайф. Да пойдی купи еще бутылку. Еще не вечер: зарплату вчера получил, 13 тысяч, можно себе позволить коньяк.

Если подвести итоги этого года, то главными событиями, явно главенствующими над всеми остальными, будут два. Издание моей брошюры и принятие решения об уходе с летной работы.

Они оба взаимосвязаны. Я отлетал свое и решил уйти. После себя я оставил книжку, итог моей летной деятельности, советы бывалого. Лучше я уже летать не смогу; нового о летной работе для своей смены не напишу. Это итог не только года, а и моего летного века.

Единственно, о чем молю бога, – уйти достойно, без эксцессов. Если это удастся, то я прожил счастливый летный век. Дальнейшее уже не важно.

Раньше или позже этих шести месяцев уйти – зависит от размера пенсии. Если она пока не позволит жить прилично, то придется тянуть до лета, а там еще уйти в отпуск до упора. Надо экономить силы, а главное – сохранить спокойную уверенность в себе. Без нервов, без стискивания зубов, без обид, с расслаблениями по возможности.

И уже можно что-то планировать на лето.

Размышляя о будущем своей летной смены, я прихожу к выводу, что тот подход, тот метод воспитания будущих капитанов, который практикуется у нас десятилетиями, а именно,

варение в собственном соку, – в нынешних условиях изжил себя. Считаю, что каждый капитан на своем рабочем месте обязан учить молодого. И хоть это и не оговорено в обязанностях капитана или оговорено косвенно (обязан поддерживать уровень и пр.), но так должно быть по-людски, в этом я решительно убежден. Смена очень слабая. И как нынче не выпустишь своих детей в жизнь, не дав им хорошего финансового стартового толчка и не обеспечив тылы, так и в авиации: холод безвременья, поразивший нежные всходы смены нашей, обязывает нас, стариков, взлелеять бледные ростки, вырастить из этих мальчишек новое племя капитанов. Иначе прервется нить.

Высокие слова... Но я видел растерянное, чуть жалкое лицо, глаза Владимира Терентьевича Горбатенко, когда вручал ему свою книжонку – итог его и моей летной жизни. Я – его ученик, рядовой, от начала до конца, ездовой пес, – сделал свою летную карьеру не по кабинетам, а за штурвалом. Я сумел вывести в свет концепцию своих учителей и печатным словом, на самом официальном уровне, предложить всем научиться слепой посадке... ну, хотя бы так, как это умею делать и показывать я. Учитесь же, пока я еще жив... а умру – учитесь у моих учеников.

Не один я, конечно, умею это делать... но написать об этом сумел я один. Не годится, конечно, хвалить себя, но и стесняться тут нечего.

Я еще и еще раз перечитал книжонку – нет в ней фальши, все по жизни... даже удивляюсь, как умно... но это с точки зрения мой нынешней деградации за год. Кажется, уже б нынче так и не написал, мозгов бы не хватило. Но это только подстегивает: не давай мозгу стареть! Заставляй его работать, подкидывай задачи. Знай его особенность: мгновенное озарение, а потом спад ниже среднего уровня.

Вспоминаю каторжную, шизофреническую работу над собой – взять хотя бы тетрадку, посвященную той злосчастной посадке в Сочи. Сколько я себя казнил, какие выводы сделал, – знаю только я. Так же и о разбитом АНО в Алма-Ате.

Груз этой работы над собой окупился сейчас. Те сомнения и метания выкристаллизовались теперь в твердую уверенность... а что губы навсегда сжаты – дело десятое.

31.12. Тут вычитал интересные слова. Кто-то сказал:

- работай, как будто тебе не надо денег;
- люби, как будто тебе никто никогда не причинял боль;
- танцуй, как будто никто не смотрит;

- пой, как будто никто не слышит;
- живи, как будто на земле рай.

Да я так практически и живу. Ну, если, конечно, пункт о любви трактовать расширительно. А так – как в раю. Блаженненький. Но, видать, есть люди, для которых такой образ жизни – несбыточная голубая мечта.

Что-то я заметил за собой в последние месяцы нехорошую тенденцию: садиться с недолетом 20-50 метров до знаков. Понятно, что я стремлюсь доказать свое мастерство всем, но... лучше бы перелетать те 50 метров. Ей-богу, страх потерял. А надо как-то продержаться полгода.

Эх, дали бы пенсию, тысячи хоть четыре... Ну, сделал бы еще тот Благовещенск, на который стою в плане 3 января, а потом – в отпуск до конца, и все. Уже никаких сожалений.

Может, Надя еще не совсем верит в то, что я летом уйду. Никаких разговоров на эту тему мы не ведем. Будет день – будет пища. Мне кажется, курорт немного разгрузил ее, по крайней мере, она задышала свободнее. Но тут же с головой бросилась в работу. Как я ей сочувствую: вне работы она как рыба, выброшенная на берег. А я и так, и эдак заглядываю во все углы моей работы... нет, все. Безболезненно.

Вот так, видимо, приходит в срок к умиротворенному человеку смерть. Именно в срок.

11.01.2002. Вечером приехал на ночной Комсомольск, а весь веер стоит: задерживается краснодарский рейс. Ну, распихали нас по углам; мне достался диван в холле, где я и проворочался до подъема. Взлетели уже утром.

На будущее оборачивается так, что на каждый ночной рейс надо заезжать на служебном пораньше и сразу забивать койку в профилактории. Практически все рейсы задерживаются.

До Хабаровска полет спокойный; я читал газету, Пиляев дремал, Виталик Проскурин вез. Над Хабаровском нам сообщили, что в Комсомольске летают военные. И началось. Как у нас в России принято, что зима – это катастрофа из-за морозов, весна – катастрофа из-за наводнений, лето – из-за жары, осень – из-за дождей, – ну а полеты военной авиации стали великим ЧП для гражданских самолетов.

Нас измордовали курсами, расчетным временем пролета точек, занятием эшелона 1500 за 50 км – и это при эшелоне перехода 2400... Да еще заполошный Сергей... Ну, в конце

концов, Виталий таки нажал кнопку «Заход»... под вопль Сереги «Что ты делаешь!» Но стрелка КУРС-МП отшкалилась точно вовремя и вывела нас на посадочный курс.

Я снижался строго по глиссаде, при небольшом традиционном попутничке. Перед торцом что есть силы зажал штурвал и под крик «Сейчас сработает предел глиссады!» добавил на полточки ниже, сдернув режим до 72. Машина замерла на сантиметре; Сергей дергал штурвал и кричал... но я таки ее притер, правда, с перелетом 600 метров, и тоже чуть не с криком, что – не мешай же!

Скучно. Суета. Сергей что-то доказывал вдогонку: «Вот так с метра и падают на задницу... отписывайся потом...»

Да не учи ты меня летать, Сережа. И давай вместе в этом году уйдем. Мы изжили себя как летчики. Хватит.

Сидим сейчас в трехкомнатном номере гостиницы, каждый в своей спальне. Сергей дремлет, я пишу, магнитофончик стучит. Телефон звякнул, я снял трубку: девица предлагает эротические услуги. Я вежливо и грустно отказался: какой там уже секс... Спасибо хоть, дремоту отогнала. До подъема еще 11 часов, надо протянуть время.

14.01. К важнейшим итогам прошедшего года следует отнести и пенсионную реформу. Она логично вписалась в мое решение об уходе, несмотря на то, что я принял его независимо от величины будущей пенсии. Сюда же хорошо плюсуется и добавление детям-врачам зарплаты, значительно превышающее рост тарифов на коммунальные услуги.

Родина-мама начинает потихоньку отдавать долги. Это – большой плюс Путину; до него все только болтали.

Так что у меня в душе складывается ощущение: справедливый итог жизни. Все вовремя.

Я ухожу без висящей необходимости: помогать детям, добывать жилье и другие материальные блага, строиться, искать подработку где-то по проходным; без тоски и тревоги о надвигающемся конце. Даже если пенсия будет не такая большая, как обещалось, я не буду потрясен, а буду спокойно жить. Мы всё успели.

16.01. Читал взятую у детей Детскую энциклопедию. Сильно умная книга, но интересная. Одна мысль явилась для меня откровением. Ученые не могут объяснить феномен: есть люди, изначально, от бога грамотные. Так вот я – такой. И дети такие.

Правда, Оксана считает, что грамотность наша все-таки благоприобретенная, уклад, мол. Но я что-то не припомню, чтобы меня в детстве уклад учил грамотно писать. Читать научили рано, и все. Но сколько людей начинают рано читать, а все равно зубрят и зубрят правила... и пишут с ошибками. Я же никогда правил не учил; я их знал – и все.

Ну, иногда где-то проскакивает ошибка, зацепка, сбой в памяти, но это – миллионная доля процента, и я, перечитав свежим взглядом, сразу спотыкаюсь об нее глазом и восстанавливаю... и удивляюсь: как я мог!

В компенсацию, по принципу справедливости, природа отобрала у меня мелочную память. Я не помню фамилий и имен людей, с которыми десять лет назад тесно общался; не запоминаю номера телефонов; не помню мелких событий и разговоров типа «а он мне говорит – а я ему говорю...» Я вынужден записывать.

Но зато я незлопамятен. Мне легко жить, не будучи обремененным грузом мелочных воспоминаний; зато все записанное предстает значительным, и сам себе удивляюсь: неужели это было со мной?

Я все иной раз перечитываю свои дневники и все больше поражаюсь: их бы опубликовать надо. Ну, с купюрами, касающимися интимного. А так – хорошая иллюстрация к нашему безвременью. Кто там вел дневники в период перестройки – все вертелись. А мне бог дал возможность: я себе пахал и пахал – и все записывал. Им цены нет.

Ну вот и дело к концу. Решение об уходе на пенсию принято. Теперь осталось долетать. А раз я это умею, то и не буду закикливаться. Работать себе и работать, а как только прояснится с пенсией – уходить. Всё, эмоции позади. Мой летный век завершается.

2002. Считаю дни...

17.01. 2002. Благовещенск. В гостинице зябко. Прогулялся по двадцатиградусному морозцу на рынок, купил икры.

Рейс, как и все рейсы этой зимой, с задержкой, но нынче почти по расписанию. Я взял штурвал на этот полет, чтобы маленько встряхнуться.

На эшелоне отъехал с креслом назад, чуть приподняв его для приема пищи. А оно обратно не возвращается. Расстопорил фиксатор, давай раскачивать туда-сюда. Назад едет, а вперед – клинит, и не опускается, вдобавок. Короче, уехал уж совсем далеко от штурвала.

Что делать? Ну, на худой конец, сяду на правое кресло, а Олега посажу на левое... но надо же выяснить причину.

Залез кое-как между штурвальной колонкой и креслом, строго наказав Олегу следить, чтоб случайным движением не пересилил автопилот во время манипуляций. Подсветил фонариком: тросик цел, защелка фиксатора работает...

Ага! Нашел! Шторная контрольная карта, кусок добротного железа, как-то попала между трубками и заклинилась между креслом и полом так, что работает как собачка: назад пускает, а вперед – упирается ребром в пол и не дает.

Отъехал по возможности дальше назад, поднял кресло до упора вверх и кое-как, с помощью бортинженера, освободил карту, вырвал ее из-под кресла. Крепкая вещь, ничего с нею не сделалось. И кресло стало подчиняться.

Какие мелочи. Но, не дай бог, случись в этот момент какой-либо экссесс, – и я не смог бы вмешаться в управление самолетом.

Шторная карта эта нынче – вещь ненужная, мы для контроля пользуемся бумажной, – но кто-то же сунул ее в темноте мимо кармана, и неизвестно, сколько она болталась там, под креслом, пока не заклинила его в самый неподходящий момент.

Ну, встряхнулся, называется... весь в мыле.

Посадка удалась, правда, хоть и прошел торец на 10 м, и на режиме 76, но ставить меньше не решился, а перед знаками поставил малый газ и два раза длинно подтянул штурвал. Перелет составил метров 150. Зато зарулил идеально.

После прогулки по морозу засасывает. Любуюсь в окно на задымленный китайский Хэйхэ, на замерзший Амур, на снежный городок на площади под окном, с фанерными Дедом Морозом и Снегурочкой – куда им до красноярских мастеров ледяной скульптуры... слабаки.

На столе пиво; стучит магнитофончик. Закат. Хорошо.

Чем развращает летная работа – так это возможностью поваляться в абсолютном безделье, день, два, три. Семейному человеку такое невозможно представить – он в суете. А я вот не в суете, я это ценю, понимаю в этом толк, нахожу наслаждение в

безделье. Я вспоминаю бешеную гонку на даче этой осенью... зачем? И понимаю, что без гонки, без рывка, я бы не сделал дело, а только бездарно растратил бы время, оправдывая безделье усталостью. А так – баню вот поставил. А теперь отдыхаю.

Нет чтоб сесть сейчас и написать новую главу рукописи. Лень. Не в тонусе. Может, вздремну... Нет вдохновения.

21.01. Разбудил меня среди ночи страшный женский крик, прямо над ухом. Я в ужасе вскочил с колотящимся сердцем: темно... какой-то стук... и снова мучительный вопль...

Крик был... специфический, стук – тоже: за картонной стенкой происходило соитие.

Тьфу ты. Напугала крикливая баба... хорошо же ей, ох как хорошо... И боец мощный: вон как стучит раздолбанная кровать; да что там стук – шорох простыней, тяжелое сопение слышно.

Короче... до утра. Раз десять они сгуляли, сначала с воплями, потом она, бедная, только охала. Ну, мужик, ну, сила... Молодец.

Так я и не спал ночь. В шесть утра включил телевизор, стал собираться. И за стенкой заговорили, захихикали, застучали вешалками во встроенном звукоусилительном шкафу. Видать, наши же пассажиры.

У лифта, дожидаясь своих, я, наконец, увидел молодца: гренадерского роста усатый красавец-грузин с грацией племенного льва прошел мимо, в буфет, подкрепиться после трудов праведных. Осчастливленная мадам его уже сидела там; так мне ее и не довелось увидеть.

Да уж. На старости лет только смог я убедиться, какая бывает мужская сила... мне там нечего делать. Но молодцы. По-хорошему позавидовал.

Олег довез домой и прекрасно посадил машину, пассажиры хвалили.

А сейчас сижу в Краснодаре. Полет прошел незаметно, за беседами, двойным обедом и чтением. Я зашел с прямой и по-бабаевски притер машину.

В Краснодаре стихийное бедствие: снег выпал такой, что парализовал всю жизнь. Сугробы, наледь на дорогах, ветки ломает, на Кубани наводнение. И правда, бедствие. Особенно поразили дороги: ледяные желоба с колеями и колдобинами, прямо как какой-нибудь Южно-Сахалинск; масса аварий – не день, а месяц жестянщика. И морозы были до 30 градусов.

А первое что бросилось в глаза на перроне – беспомощно раскоряченный, сидящий на хвосте, заброшенный Ил-14. Снегу

навалило на стабилизатор, а без штанги... много ли ему надо. Он вообще бесхозный, но вроде еще пригоден для полетов. Только где ж для него того Б-95/130 добыть. Не на автобензине же летать. Я тут читал: на химии какие-то партизаны летали на Ан-2, заправленном автобензином Аи-93; ну, упали. Малая авиация дошла.

Москва прислала телеграмму по случаям недавних выкатываний в Норильске. Мол, стали туда летать всякие компании, а серьезный опыт есть только у красноярцев и внуковцев – они и не допускают ошибок. А другие не учитывают местных особенностей, как-то: крутой рельеф начала полосы, отсутствие заметенной снегом осевой линии, невозможность визуального контакта с поверхностью бетона из-за поземка, сильные ветра, малый коэффициент сцепления, неполная расчистка ВПП... Волга впадает в Каспийское море.

Так вот: теперь разрешено летать туда только особо подготовленным экипажам; при перерыве в полетах более 15 дней обязательна провозка, причем, ночью.

Мне, с перерывом от Нового года аж три недели, Норильск, согласно этому указанию, уже не светит. Малый перерыв у Мисака и Полудина – им туда и летать. Мужики взвыли.

Нет, ну если надо, пусть дадут и мне провозку... научат в Норильск летать... испрошу замечания...

А если серьезно, то к концу месяца, видимо, добавят мне еще пару рейсов, вместо ангажированных на эти Норильски Мисака и Полудина. Летать некому, все в отпусках и в УТО.

23.01. Домой долетели по расписанию, Олег притер машину, но не совсем красиво опускал ногу и держал направление. Однако сидевшему за спиной Коле Петрушу, летевшему из отпуска, показалось, что сели идеально; хвалил.

В штурманской я поставил автограф на книжку одному из вторых пилотов, да и поехали по домам.

С утра решил сходить в баню: надоел кашель по ночам, да щиколотку попарить надо. Зная, что могу встретить там Репина, посещающего баню строго, как церковь, прихватил с собой книжку. И точно: он пришел аккурат вслед за мной. С удовольствием подписал и вручил Учителю экземпляр. Зрелище было комичное: два голых мужика, в присутствии нескольких голых завсегдатаев бани, жали друг другу руки и рассыпались в комплиментах. Но мы все восприняли это как нормальное явление. Даже банная обнаженность подчеркнула: вот – самая

голая суть человека; одежды тут лишние.

Владимир Андреевич доволен, в восторге; говорит, это будет его настольная книга.

27.01. Фуртак собрал эскадрилью, представил нам нового и.о. комэски, Казакова из 1АЭ. Нашего комэску Чекина таки заставили сделать операцию. Напоследок он хотел сказать нам что-то сердечное, но говорить не смог... пауза... справился с собой, выдавил: ребята, берегите здоровье... смахнул слезу и убежал.

Жалко, конечно, но, надеюсь, он выздоровеет и вернется.

Ну, Казаков Паша – летчик хороший, инструктор, интеллигент, грамотный, говорить умеет. Выступая по выкатываниям в Норильске, ссылаясь на мою книжку. Несколько неожиданно подчеркнул: это, мол, не руководство к действию – ни в коем случае, – но вдуматься надо в то, что человек осмыслил, пропустил через себя и нашел нужным донести до вас; в каждом конкретном случае каждый пусть решает сам: использовать эту методику или нет.

Что ж, разумный комментарий.

Разобрали и случай с новосибирским Ту-204, очень поучительный.

Они шли из Франкфурта в Толмачево; погода плохая, Толмачево закрылось боковым ветром; ну, сделаем кружок... остаток 5 тонн, вроде позволяет уйти на Омск, но... синдром родного аэродрома, на борту проверяющий... «получше замерьте...»

Ветер боковой все же оказался больше нормы, надо уходить. Топлива осталось 4 тонны, а до Омска 600 км, да ветер будет в лоб 120-140 км/час... но решились идти. На полпути уже загорелись красные лампочки, стало ясно, что ведь могут и двигатели остановиться; стали всерьез готовиться к посадке без двигателей. Подошли на всякий случай повыше... и за 17 км двигатели остановились, высота 1600. Ну, с прямой, с перелетом, выпустив аварийный ветряк, обеспечивающий самолет электричеством, и аварийно шасси... таки сели, выкатились на 450 м, побили 15 фонарей, но самолет цел.

Нет бы с попутным ветром – в Кемерово или в Красноярск... Ну ладно, слава богу, живы. Летучий самолет, оказывается.

Теперь пойдут занятия, зачеты...

Что касается Норильска, то начальник управления Осипов разрешил красноярцам туда летать, за исключением молодых, по первому году, капитанов. Вот меня и заслали в Москву под три Норильска.

После того разбора стал раздавать автографы. Книжкой, естественно, больше интересуется молодежь, чего и следовало ожидать.

Приехал домой, только пообедал – звонит Менский: пришла на вас расшифровка. В наборе высоты из Красноярска горело 2 минуты РИО, а противообледенительную систему вы не включали.

Примчался я в эскадрилью вновь; там уже Ефименко. Припомнили с ним погоду: да не было там условий для обледенения, а было почти ясное небо. Ничего и не включали, даже обогрев ВНА. А в Краснодаре на снижении – да, было, и РИО горело, и ПОС включали полностью, и все записалось.

Ну, написали объяснительные: знать, мол, ничего не знаем, ведать не ведаем. Потом я взял на метео прогноз и фактическую погоду на момент взлета: никакого обледенения у нас вообще не прогнозировалось.

Где-то кулоны не туда побежали, а экипаж дергают.

Ноги болят. То одна щиколотка, то другая, а теперь обе: щелкнешь по суставу пальцем – боль пронзает нестерпимая. Это

наследственный артрит. И беречься надо, и нагружать же себя тоже надо. Я знаю, чем это кончается, если запустить.

Оттанцевался я.

Перечитал «Титаника» еще раз. И думаю себе: о чем же думал в последние минуты жизни несчастный капитан Смит? Какое горькое разочарование постигло его, с его самоуверенностью, с его удачной карьерой, когда уже подбил итоги жизни и собирался на заслуженную пенсию, – лучший капитан компании...

Страх потерял. Надеялся, что, как всегда, пронесет.

Вот и мне надо делать выводы и не торопиться подбивать итоги. Опасаться надо.

Здесь, в Аэротеле, полно наших экипажей. Встретил Гайера, побеседовали. Он жалеет, что не удалось побыть инструктором, а есть и желание, и какой-никакой опыт.

Да уж: опыт второго пилота, который фактически работает в экипаже командиром, и не один год. Я все не дождусь, когда же его введут на Ту-204, и поскорее бы сделали инструктором.

28.01. Слетали в Норильск. Удалось опередить циклон, но полеты грязноватые.

Я взлетал в Домодедове и как-то не собрался. Одно то, что не выпался, валяясь у телевизора, и как на заказ – три фильма подряд, и все о китах; а я китов люблю. Потом все же задремал, но телефон перебил сон напрочь: звонил представитель, доложил(!) погоду Норильска... сервис, блин... но на полчаса раньше, чем надо бы.

Ну, пошел на вылет сонный, едва врубившись в погоду, и так, сонный, и взлетал. Плохо было видно землю через очки, ну, перетерпел, перевел взгляд на приборы... А дальше началась болтанка, и после уборки закрылков я допустил снижение самолета с вертикальной скоростью аж 5 м/сек; рывкнула ССОС, встряхнулся, опомнился, задрал... Но эшелоны, задаваемые диспетчером, все равно занимал как-то бесконтрольно, как во сне. И ведь без всякого фенобарбитала – а дурак дураком.

Машина 489-я; вчера Логутенков предупредил, что у нее не работает канал курса СТУ, а техники просили пока не записывать; ну и не записал. Ну, мы проверили.

Канал так и не работал, и я корячился с попутником и сдвигом ветра на посадочном курсе 14. Дворник, закрывающий полосу, мешал держать створ при хорошем левом сносе; между дальним и ближним резко стащило вправо, пришлось

прикрываться левым креном до 15; ну, выровнял и притер машину... но землю видел очень расплывчато, а погода звенела, видимость 12.

Уж лучше в сложняке: там все равно, в очках ты или без них, – земли все равно не видать путем, на слух садишься.

Обратно вез Олег, я дремал. Москва перед снижением заштормила. Внуково закрылось боковым ветром, самолеты разбежались по запасным; Домодедово держалось: слякоть 0,37, ветер 290 до 16 метров, +1, видимость 1800, нижний край 180. Внуково дало уже -2; Нижний давал +2, но сцепление 0,32, слякоть. Короче, Европа.

На снижении хорошо обледенели; нас долго мурыжили, заводили за Як-42, но таки снизили. Снова СТУ не работала, заход по ПСП с использованием САУ, шум и гвалт в эфире, шум в кабине – старался Саша Полянин. На ВПР вышибло на две точки выше глиссады, ну, дожали; загорелось табло «Предел глиссады» – хрен с ним, полоса перед нами, отпишемся. Сели с перелетом. А куда деваться: на повторный заход если и есть топливо, то до Нижнего все равно не хватит: встречный ветер много съел.

Ну, отписались, с подробностями. Теперь можно и поспать.

...Поспал, проснулся – солнце уже заходит. Ну, выпался. Оно бы вдохновиться и написать главу... нет, не идет. И знаю же, что стоит только начать – а там пойдет, и уж до конца... нет, не раскachaюсь.

Что-то с полетами у меня не ладится. Качество резко упало, а главное – мне все по фигу. Набрал эшелон – снимаю наушники и отключаюсь до снижения. Довезут.

Какой гвалт был на домодедовском кругу в эфире – и какой напряженный тон переговоров: все на пределе, кого-то угоняют, кто-то решает, садиться или уходить, интонация у всех лающая...

Я, ведя связь на заходе, постарался придать голосу самые спокойные, прям задушевные интонации. Мол, все в норме, обычный, спокойный, нормальный заход... чего вы все так кричите в эфире?

А у меня в кабине решались не менее сложные задачи. Олег ловил скорости и управлял колесиком «Спуск-подъем», Саша рукояткой «Разворот» удерживал планку КУРС-МП в центре, подбирал снос углами выхода в один-два градуса, Володя едва успевал менять режимы; я следил за всем. Когда выскочили из облаков правее полосы и выше глиссады, я отключил автопилот и стал помогать Олегу дожимать глиссаду. На ВПР все было в пределах.

И все же я вижу, как сдал в мастерстве. Пожалуй, я уже не

смогу показать, как ЭТО делается. Опускаюсь до уровня проверяющего. Это естественная летная старость. Ну, на пару месяцев меня еще хватит.

Но как объяснишь это Наде... да и всем. Для них всех это такие мелочи, а главным в моей работе им видится: ТАКИЕ ДЕНЬГИ! А мне и тех денег не надо.

А случись что, не дай бог, – все в голос скажут: ну что ж, брат, ты сам видел и чувствовал все, тебе и решать... что ж ты раньше-то не ушел? И я же буду виноват, и обо мне же скажут: в погоне за деньгами дошел до полной летной деградации...

Вот я и решился. Тяну чисто срок, до круглой цифры.

Вершина мастерства была у меня лет десять назад; ну, несколько лет я уровень еще поддерживал, а потом пошел спуск. Но, как и в любом серьезном деле, определить начало упадка не так просто: сначала отдельные мелкие неудачи на общем благом фоне, потом вроде снова ничего, потом опять: расшифровки, расшифровочки, вроде мелкие, незначительные отклонения, – а суть-то в потере уровня.

А сейчас мне уже откровенно видно: сдал, и возврата нет. Не хватает внимания. Не хватает выносливости. Не хватает терпения, выдержки. Не хватает желаний. Падает зрение. Полеты тяготят. Устал. И зачем все это продолжать. Надо быть честным перед собой.

Я не верю, что этого не замечают в себе Владимир Григорьевич Карнаушенко, или Виктор Александрович Толстик, или другие старики. Но они как-то смиряются. Может, так уж самозабвенно любят свою романтическую работу. Может, боятся нищеты и безделья. А может, просто не хотят ломать установившийся десятилетиями уклад жизни.

Тогда им еще труднее, чем мне: они, подобно Наде, отсчитывают последние дни оставшейся жизни, а там...

Мне тоже страшно вато покидать Систему. Это примерно как пассажирам «Титаника» страшно было перелезть через перила, садиться в хрупкие шлюпки и спускаться в жуткую темень, холод и неизвестность с такого вроде надежного, высокого борта. Но я-то знаю: мой «Титаник» долго на плаву не продержится, и надо вовремя отчалить, чтоб не попасть в водоворот. И мне есть куда плыть.

30.01. Тщательно, чуть не до заучивания наизусть, пересчитываю вновь и вновь «Титаника», зачем – сам не знаю. Меня волнует проблема риска и ответственности за него.

Получается именно такой, фаталистический подход к встрече с неблагоприятными факторами: повезет-не повезет; но думать об этом все время – нервов не хватит. Будет день – будет пища. Увернемся. Это не со мной.

И мне ведь тоже, по прошествии лет, стал свойствен подобный подход к риску. Опыт подсказывает, что угрозы непосредственного столкновения с чем-то в воздухе нет: диспетчеры следят внимательно, и вовремя подскажут, если что; за грозами следит штурман. А я к старости, наплевав на облечение, норовлю ради спокойствия летать вообще выше гроз.

Мои нынешние тревоги – в принятии решения на вылет с учетом условий на аэродроме посадки. Я должен так рассчитать, чтобы не влипнуть в неприемлемую погоду и не уйти на запасной. Разговора о том, что я физически не справлюсь и разложу машину, нет.

Моя задача осложняется тем, что после десятилетий цивилизованных полетов в условиях прогресса авиации, мы нынче вынуждены летать в условиях деградации инфраструктуры и под гнетом возросшего бюрократического пресса. Бюрократ, отсиживаясь в кабинете, требует буквального исполнения инструкций, созданных на волне того прогресса, которого сейчас нет. Объективные условия агонии авиации не позволяют те инструкции выполнять, но бюрократ, уцепившись за словосочетание «человеческий фактор», затягивает гайки по мере роста количества инцидентов, повышая напряжение именно человеческого фактора: мы всего боимся. Тот же Витя Мисак, в легкой истеричности своей, плюнул на все и принимает решения наобум (мол, как тот Норильск угадаешь), уповая на то, что благодаря своему мастерству как-то извернется. А тут подсовывают машину с неработающей СТУ: слетайте, ребята, понаблюдайте, позаписывайте. Вот на ней-то и ушел в Игарку Кабанов, хотя мы записали про СТУ; ну, может подшаманили техники... а может, отписались.

1.02. Интересно, как оценивают меня как капитана коллеги: как осмотрительного? трусоватого? думающего о собственной заднице? зануду? педанта?

Да пусть хоть как. Но пусть каждый сравнит конечный результат.

Качество полетов у меня поехало вниз. Нет чистых, доставляющих эстетическое удовольствие заходов. Посадки, конечно, удаются, но там руки сами делают: все в пределах 1,15-1,2. А пилотирование по приборам утомительно: с трудом

собираю стрелки в кучу, и то, ценой сильного напряжения.

Те рассуждения, которые я в молодости читал, о том, что, мол, в летной профессии мастерство с годами только растет, – они ведь касались какого возраста? В 45 летчик уже казался старым. До 50 редко кто долетывал, даже в Аэрофлоте, а в военной авиации, в спорте, – заведомо. И выводы-то эти, о росте мастерства с возрастом, делали такие же, ну, максимум пятидесятилетние летчики, срубленные медициной на пике мастерства. А мне уже под 60.

Бабий век летчика короток: лет 20. А я за штурвалом с 67-го года, а ПСП в училище сделал в 65-м. Да, пик мастерства был у меня от 40 до 48 лет, а с 50 начался устойчивый спад. Притом, я ничего и не делал, чтобы это мастерство поддерживать, просто летал, и все, катился тихонько по инерции. «Жутко интересно» мне было до 40. Мастером я осознал себя к 45, к концу 80-х годов. А все 90-е я уже вводил людей в строй, считая именно это своей главной работой, и был уже авторитетом. Я уже тогда считался дедом.

Да что тут рассуждать. В меру отпущенных мне природой сил и способностей я достиг пика, продержался на перевале, а теперь подходит неизбежная старость и деградация. Смешно было бы мне сейчас работать над собой в оттачивании мастерства: что там уже точить, когда ничего от лезвия не осталось, один хребет.

И я теперь совершенно уверенно утверждаю: с годами у старого летчика надежность падает. Спасают, конечно, опыт, осторожность и предусмотрительность. Но в пиковые, экстремальные моменты – реакции уже может и не хватить. Руки, может, сами и сделают, но вполне возможен и инфаркт от перенапряжения.

Ничего не пойму и с глазами. То я вроде уже приспособился видеть землю в очках, а нынче вот они явственно мешают: все нерезко, расплывчато, не так... Каждый раз приходится приспособливаться, а в общем... а в общем я ни хрена землю не вижу, только нюхаю. Тяжело это. Отгоняю страх слепоты на посадке, но разумом сознаю: так долго продолжаться не может. Пока мне везет, но не бесконечно же.

И еще одно. Какой интерес может быть к работе, пусть даже к настоящей, мужской, пусть даже на ней все в идеальном порядке, – когда уже и к простым радостям жизни интерес угасает. Ну, старость. Уже ни той женской ласки почти не надо, ни гулянок, ни той водки, ни азартных игр; уже ограничиваешь себя в обжорстве, уже хочется тишины, покоя, хочется безответственности, созерцательности... и чтоб отстали. А мне предлагается: поддерживать мастерство на уровне молодых лет,

да выдавать медицинские параметры, как у юноши, да при этом выносить перипетии разрухи авиации, да приспосабливаться к новациям из-за рубежа и с восторгом пацана перестраивать свой менталитет под страну Америку.

И все это – ради денег, которые деваются неизвестно куда, а я должен томиться в дальних, долгих рейсах.

Я согласен пролетать нынче без отпуска до 25 июня, когда кончится срок пилотского свидетельства; думаю, мне пойдут навстречу. Правда, никаких вводов в строй. Я стар, немощен и маразматик. На меня градом сыплются расшифровки. Дайте умереть спокойно. Я соберусь, сожмусь и дотяну.

7.02. Щиколотки мои увеличились в размере и все так же болят. Показал Оксане, он говорит, артрит, причем, в стадии обострения; пока никаких бань. И стонет: «Это наследственное... и бабушка, и ты... это ж и мне то же самое предстоит на старости лет...»

Ну, буду пить таблетки.

Сегодня с утра съездил на разбор. Ну, одно да потому. Вспомнили наше невключение ПОС. Там и раньше были замечания, что РИО срабатывало в ясном небе; поменяли датчик. Всем все понятно. Но, в назидание всем: РИО загоралось? Загоралось. Инженер не видел? Не видел. Не записал? Ясное дело, не записал, раз не видел. Так вот, чтоб видел, – получай замечание за нарушение пунктов РЛЭ и НТЭРАТ.

Ну, нас порют, а мы крепнем. Теперь будем противообледенительную систему включать всегда, даже летом. Всег-да. И все.

Ефименко переживает. Я его успокаиваю: да брось ты, Григорьич, авторитет у тебя высокий, всем все понятно, но механизм принятия мер должен отработать свой цикл, а тебя – под винты. Мелочи.

Приглядываюсь к Паше Казакову. Знает грамоте, язви его. Уверен в себе. И как-то так это после разговоров с ним внутри меня начинает складываться впечатление, что – а может, иной раз ты и не прав, Вася? Есть такие нюансы.

Однако, зная свою прогибчивую перед авторитетами натуру, говорю себе так. А почему это у меня, старейшего, грамотного волка, вдруг возникают сомнения? А почему бы им не возникнуть у молодого против меня, менее опытного, но амбициозного летчика Казакова? Почему бы это ему не спросить себя: а может, я чего еще недопонимаю? А не спросить ли у Василь Василича,

который капитаном и инструктором пролетал вдесятеро дольше меня?

Даже если ты где-то, в чем-то, самую малость, неправ, или сомневаешься (а наши документы иной раз допускают двоякую трактовку), – держи хвост пистолетом и накатывай сам, дави авторитетом! Пусть это они под тебя прогибаются, пусть это у них закрадется сомнение: «а может, я еще по молодости, по неопытности, – где-то чего-то недопонимаю?» И пусть подходят и спрашивают.

Вася, держи марку. Ты заработал авторитет, не позволяй его размазывать. Чикалов знал на четыре, а ты, на тридцать пятом году полетов, знаешь на шесть. Задницей. Пусть поучатся.

Уж если кто знает и умеет – так это я. И всё.

В свое время я уважал стариков просто за возраст. За то, что, годясь мне в отцы, они повидали такого, чего мне, в детском садике, и не снилось. А ведь они в старости, т.е. в моих нынешних годах, сидели тихо как мышки, тряслись перед медкомиссией, не могли пройти психолога и с великим трудом сдавали экзамены в УТО. А я для ребят летные книжки пишу. И все-таки робею перед должностями.

Кстати, спросил тут у Черникова: у тебя есть моя книжка? Да нету... я о ней только слыхал... не досталось... никто вовремя не подсказал...

Бляха-муха. Зла не хватает. Да я ее для тебя персонально и писал. Для таких вот как ты, молодых, азартных щенков. И – не досталось...

Ну, хорошо, что у меня еще лежат несколько штук. Одну обещал Гульману, другую Бабаеву, остальные раздам пацанам, с надписью: стань же Мастером! Не болела бы душа за вас – да в жизни бы не взялся за это дело.

5.02. Игорь Окунев просил завезти ему старую Технологию Ту-154Б-1. Он сидит в ЛШО вместо уехавшего на переучивание на Ил-86 Дударева. Вот мы с ним рылись в РЛЭ Б-1, в котором он не шибко разбирается, т.к. летал только на «М». Но это ладно, ерунда, а вот, Василич, учитывая ваш большой опыт, в том числе и на «Б», не возьметесь ли вы пересмотреть новую технологию и добавить кое-что по «Б». Эту новую технологию для «эмок» переделали по удобоваримому образцу старой, созданной еще для «бешек», а теперь хотят объединить все в одну, добавив туда особенности Б-1.

Ну, куда денешься, взялся. Посидел пару часов, кое-что добавил по памяти. Да и засиделись с Игорем. Он парень умный,

и в голове хорошие идеи.

Однако меня поразило, как несовершенны наши РЛЭ и технологии. Полистали РЛЭ Ту-154Б, а там просто упущены элементарные вещи, как, к примеру, перекладка планки стабилизатора перед довыпуском закрылков на 45 – жизненно важный элемент полета! Пришли изменения, новое добавили, причем, несущественное, а старое забыли вставить. Это не дело. И получается так, что мы, старики, храним в памяти вбитое через зад, а в технологии – нету. Надо садиться самим и самим сочинять, компилировать, лепить из двух одно, приемлемое на все случаи жизни, проверяя своим опытом и здравым смыслом. А молодым все это и невдомек.

Я все больше убеждаюсь, что моя книжонка вышла очень кстати. Опыт не просто утекает, а засоряется, затирается накладками, имеющими малое отношение к делу. А молодые путаются в расстановке приоритетов, не знают, за что хвататься.

Латаем дырявое, прогнившее днище нашей тонущей авиации...

Зашел к Менскому, оформил небольшой отпуск: будем праздновать Надин юбилей. Заодно Володя предупредил, что 8-го в управлении будут отмечать 25-летие начала эксплуатации Ту-154 в крае, так приглашают меня и Ефименко как стариков; ну, интервью там для телевидения... короче, на всякий случай подмойтесь.

8.02. Давал интервью... потом болел желудок. Все же волновался.

Собственно, пространные монологи были у Осипова, Евреимова и меня; ну и ребятам дали сказать пару фраз. Это – телевидению. Потом остался корреспондент радио, и мы все снова с ним полчаса беседовали. Снова я вынужден был читать монолог, хотя желудок уже сдавило. Ну нельзя мне поддаваться вообще никаким эмоциям. Но дело касалось моей книжки...

Сам себе рекламы не сделаешь – кто ж тебя заметит. Собираясь в управление, я на всякий случай захватил свою книжонку. Сразу ее не показывал, но когда понял, что к этому мероприятию никто вообще не готов и Осипов всех спрашивает «ну вы хоть знаете, о чем будете говорить?» – стало ясно, что книжка моя пригодится. Сбегал к своему портфелю, положил на стол перед начальником управления брошюру: вот, мол... из 25-летней практики... У Осипова выпал глаз, но он тут же сориентировался: «Вот какие книги у нас рядовые летчики

пишут!» И пока мы красовались перед телекамерами, я краем глаза видел, как внимательно листал ее корреспондент радио. И на ней он потом построил нашу беседу.

Со мной был экипаж: Зуйков, Ефименко – старики, и второй пилот, молодой Саша Шапошников, сын Павла Константиновича. Ну, молодец: и ступить, и молвить умеет. И между прочим, когда я заикнулся, что брошюрок моих всего 200 штук, Саша поправил: двести шестнадцать... мы отксерили в УТО... Ну, обрадовал: значит, востребована книжечка-то.

Корреспонденту особенно понравился мой язык, а строчки, где я писал про «заколачивать гвозди компьютером», он даже процитировал.

Ну, говорю же, сам себя не преподнесешь – кто ж о тебе вспомнит. А так я себе теперь рекламу сделал и в управлении. Когда дойдет до «Раздумий ездового пса», всяко лыко в строку пригодится. Думаю, и Абрамович, ревниво относящийся к рекламе фирмы, не пропустит мимо ушей, если Осипов о книге заикнется, или по телевидению проскочит, или по радио.

Ну, надо еще дописать книгу-то. Нынче, летя из Москвы, прямо в Ил-86 дописал главу «Принятие решения». Перечитал – годится. Тут надо учитывать еще и специфику профессии, ореол романтики и тайны пилотской кабины. Мелкие погрешности стилистики простят – лишь бы было интересно. Язык – я и сам знаю, что не канцелярит, не угрюмое «нам была поставлена задача...» Нормальный, человеческий язык.

И интервью я давал без бумажки, нормальным языком, без мычания. Все уже передумано на сто рядов; словесный понос шел ровно.

После интервью поехал к Наде на работу, она давно хотела показать своим коллегам меня в регалиях... Ну, показала... двоим. Да давай побыстрее но-шпу... желудок болит. Ну, попили чайку, таблетка сняла спазм, пошли на рынок, купили пару семг на засолку, да и поехал я домой. Усё. Выжатый лимон. Глоточек коньячку... уф. Больше нельзя, ведь в ночь нам лететь.

9.02. День Аэрофлота. Хабаровск. Гадюшник. Коридоры, оклеенные ценными сортами ДВП. Тесные, микроскопические, подержанные номера, с тесными же, микроскопическими удобствами. Как везде. И вроде все есть: и дешевенький телевизор без пульта, и холодильник «Океан», и телефон. И даже дверь в тамбурок закрывается. Единственная ценность этого двухместного гнездышка – тишина. Мы обретаемся здесь с бортинженером.

В полете достал Технологию и стал сравнивать ее с РЛЭ «бешки». И зачитался: столько изменений, а я, замшелый дед, летаю все по-старому, 75-го года, Руководству. Но скажу прямо: все эти министерские новации ни на йоту не помогают, а только запутывают. Все эти многочисленные, невнятные рекомендации по манипуляциям закрылками и стабилизатором в зависимости от центровки, все эти поздние выпуски шасси и закрылков, этот выпуск шасси в глиссаде, – все это продиктовано отнюдь не стремлением внести весомую лепту в безопасность полетов. Скорее, это все политика, министерские интриги и обтекатели на задницу, желание чиновника показать себя на острие прогресса, в европейской струе, и т.п. Но все это только расшатывает и так не установившийся стереотип действий у молодежи; я же, старик, спокойно ложу с прибором на эти новации и летаю так, как мне удобно. А удобно мне – издалека, постепенно, из этапа в этап, успевая все сделать и проконтролировать. Мне, в отличие от скороспелых новых авиационных менеджеров, спешить некуда; так же стараюсь приучать и молодых. Пусть сначала научатся делать все безопасно и логично, а уж набив руку, пусть выполняют указания этих... петушков в галстучках.

Рульковский синдром. Я стар. Мне – не надо шустро, быстро и на копейку экономичнее: я презираю такую экономию. Я считаю, что моя методика – оптимальна. Мой подбор режимов, моя красноярская школа, – для тех, кто писал эти дополнения к РЛЭ, – просто непостижима, ненужные мелочи. А ведь в понимании логики этих мелочей кроется основа безопасности полета для думающего пилота.

Но оборачивается так, что думающий пилот в нынешней гонке жизни не нужен. Нужен оператор.

Ты давай-давай: довыпусти в глиссаде закрылки, потом выпусти шасси, перебалансируй машину, дожись, пока человек установит кран нейтрально, подбери режим методом тыка – и успеешь до пролета дальнего запросить посадку. Карту-то читать некогда... ну, в погоне за директорами и режимами... вполуха, бегом-бегом...

Вот это – реагирование на люки. Вот это – в темпе времени. Вот это – оперативность.

А я что: я дед, и мои методы устарели. Они отсталые. Правда, надежные. Но в путанице современных полутенденций-полурекомендаций моя методика для пацанов – как ясный, устойчивый ориентир.

А что же делать с нашей нынешней Технологией работы и инструкцией по взаимодействию экипажа? Она явный упор делает на то, что, по моему разумению, расшатывает устойчивый режим

захода на посадку. Именно туда она направлена.

Надо не забывать: Технология – производная от РЛЭ. У военных летчиков ее вообще нет, и взаимодействие в экипаже определяет его командир. Но мы возим людей, и взаимодействие может и должно быть стандартизировано для всех экипажей пассажирских лайнеров.

Я, честно, новое РЛЭ «эмки», написанное на американский манер, и не открывал. Не лежит душа. Все не так, не тем языком, не та логика... а главное – мне есть с чем сравнивать.

Читая в полете старое, древним, бледным, но таким знакомым шрифтом отпечатанное «бешечное» РЛЭ, написанное в 70-е годы русским человеком для русского человека, цеплялся за старые, застрявшие в памяти ключевые фразы и обороты: ага, вот-вот, так оно и есть... Стоп! А вот это совершенно новое, и вот, и вот... зачем? Что это мне дает? Кто и зачем нам это всучивает?

Я давно уже вышел из возраста, когда смотрят в рот летчику-испытателю, который в свое время торопливо выдал нам рекомендации по Ту-154, выработанные всего в нескольких полетах. Я эти его рекомендации испробовал так и этак, в течение десяти тысяч часов, и имею о них свое, практическое мнение. Я понимаю, что нынешние новации в РЛЭ вписывал уже не испытатель. К испытателю я всегда испытывал сугубое уважение как к личности и профессионалу, но понимаю, что человек тоже имеет право на ошибку, тем более, в душной обстановке министерских, кабэшных и красноармейских интриг. Новации же вписывал эффективный менеджер около авиации, сам вряд ли летающий... ну, так, возможно, подлетающий, проверяющим высокого ранга. Нет у нас в министерстве настоящих летчиков. Давно нет.

Такова философия старости: она цепляется за надежные, хорошо проверенные, выстраданные годами методы; она побаивается нового и тщательно, критически, с ворчанием, обсасывает его. И не было бы этого ворчания – ой много, много бы молодых угробилось бы.

Понимаю: когда-то, в необозримом отсюда будущем, в красноярском небе понадобится вертеться: и шасси выпускать в глиссаде, и этот взлет без остановки применять, и прочие операции делать второпях. Но наша, российская авиация, вынужденная летать партизанскими методами в зарубежье, с кучей нарушений, и выдавливаемая оттуда, – здесь, в российских условиях застоя, с нашей-то интенсивностью полетов, так летать не должна. Торопиться, выжимать копеечную экономию из выпуска шасси перед дальним приводом, не будет необходимости еще лет десять. К тому времени «Тушки» как раз уйдут в небытие

– и зачем нам такие новации?

Я понимаю, придется летать за рубеж на иноземной технике, приспособленной к таким скоростным технологическим операциям при двух операторах-членах экипажа. Там будет своя технология работы. А новая технология Ту-154М есть только имитация бурной деятельности чиновников, имеющих какое-то там отношение к нашему РЛЭ.

А я к нему отношения уже вроде как не имею. Я застрял в старых стереотипах. И безопасно перевозжу сотни тысяч пассажиров.

Так и не понадобился мне немедленный взлет. Так и не понадобились мне эти сраные визуальные заходы. Так, надеюсь, за эти оставшиеся месяцы не понадобится ни выпуск закрылков вперед шасси, ни выпуск шасси на глиссаде. Я уж подежурю с рукой у рукоятки закрылков в момент выпуска колес. Так до конца и буду учить молодых пилотов. И уверен: уж они-то не убьют своих пассажиров на третьем развороте.

19.02. Надо помнить, что нас, пенсионеров, нынче в стране очень, очень много, мы всем надоели, мы никому не нужны... а едим.

На старости надо не высовываться на людях и не поучать. Нынче такие времена, что наш опыт не востребован, он никому не поможет; он только раздражает. Молодым приходится искать совершенно новые пути, им не до нас, а мы норовим схватить их за ноги. Могут и лягнуть.

Вчера Надя показала мне видеофильм о работе московской фирмы «Русские газоны». Это вроде то же озеленение, но по сравнению с тем, чем приходится заниматься Наде, это как «Боинг» против кукурузника. Индустрия; сумасшедшие затраты, сумасшедшая отдача. Качественный скачок за пределы старого мышления. Люди нашли свой путь и зовут за собой тех, кто силен, кто способен напрячься и, пока молод, рвануть.

Мы уже не рванем. Я рванул новейший Ту-154 в начале его эксплуатации. А теперь мы с моим лайнером старики. Теперь Надя со своим озеленением, которому отдала 35 лет, остается на перроне, глядя вслед уходящему поезду «Русских газонов». Мы прожили жизнь. И хочется передать опыт... и на фиг он кому нужен. Больно, а куда денешься.

Те из пенсионеров, кто вовремя нашел себе высокооплачиваемую работу и имеет еще силы, жалуются на одно: надо пластаться с утра до вечера.

И ради этого стоило всю жизнь летать? Всю жизнь в

шестернях – и чтобы потом, будучи выплюнутым, снова совать руку в шестерни – пусть другие, но еще более безжалостные?

Поистине, жизнь жестока. Или гони, до конца дней, или тихо подымай.

Ну, мне-то ближе уже пустые щи. Я попытаюсь выжить на этом уровне. Гонка меня угробит быстро.

У друзей, наблюдая, как Юлька увлеченно сидит за компьютером, я обронил фразу, которая засела у меня в мозгу еще со школьных лет. Не умеешь работать головой – будешь руками. Или острее: умный – мозгами, дурак – руками. На меня напали: и друзья, и Надя: чему, мол, учишь ребенка!

Все потому, что нас учили жить по лжи, что в нас вдалбливали высокие идеалы – за тем же кухонным столом, за которым обсуждалось, кто какие взятки берет, кто умный, а кто дурак. И страна наша пришла. Мы вроде хватаемся за те идеалы: ах, ах, какие мы были хорошие при социализме – и коллективисты-то, и милосердные, и помогали слабым...

И допопомогались.

Мама мне и тогда говорила: сынок, люди не равны. Есть умные, а есть дураки. И с этим ничего не поделаешь, генетически, – я их целыми фамилиями, династиями учила, от деда до правнуков... Условия для всех равны, законы, и прочее, но люди, личности – не равны! Каждый борется за себя сам. Учись, учись сынок, будь умным. И если найдешь в себе силы как-то изменить жизнь – борись. А если сил не хватит – сиди и не рыпайся.

Так вот, и в Юльку надо вложить это понимание: жизнь движут не народные массы, не рабочий класс. Жизнью управляет предприниматель – человек, который умен настолько, что, оценив обстановку, затевает предприятие, используя при этом тех, кто умом не способен это предприятие охватить. И получается, что руками добывает себе хлеб насущный тот человек, которого в народе зовут дураком. Я не говорю о мастере, творце. Я все о молекулах гидросмеси. О мускулистом классе.

Мастер – руками творит Храм, а рабочий класс копает, копает и копает проклятую канаву, кладет и кладет проклятые кирпичи, крутит и крутит проклятые гайки на конвейере. Потому что ему, во-первых, не открылось понимание. А во-вторых, понимание не открывается тому, кому не повезло вовремя выучиться, либо кто ленив, либо развращен, либо просто дурак, – и это при том, что бесплатное обучение было открыто любому! И так было и будет всегда, и в этом – справедливый закон жестокой, страшной, биологичной жизни, от которой бумажными знаменами большевики пытались временно оградить наш народ; теперь

имеем это безвременье, разброд и шатания.

Можно, конечно, заниматься ремонтом обуви в ларечке. Это нижайший уровень – но все-таки мастерства. И все же это хоть какое-то – но творчество, решение задач.

А можно организовать обувное производство, вовлечь в его орбиту миллионы работающих денег и тысячи работающих людей – и создать фирму «Адидас».

Совок тут же спросит: а откуда он деньги взял?

Вот потому ты и совок. Тебе никогда не охватить мозгом и уголка той огромной пирамиды, которую своим умом, своим горбом и нервами, и всей жизнью, в страшной гонке по ущелью, из которого один выход – только вперед, – создал этот человек. Тебе об этом страшно и подумать – а он вступил на этот путь один, положил жизнь на алтарь и таки воздвиг свой Храм. Да, под его фундаментом валяются кости десятков и сотен неудачников-конкурентов. Такова жизнь. И скажи спасибо, если он примет тебя на работу и поставит к станку, клепающему кеды. Если у тебя мозгов на тот станок хватит. Так учись, учись, учись, думай, стань умным! И борись!

А мы видим только коттеджи. Они нам как бревно в глазу, а сами в своих хрущобах клопов не можем – и не хотим – извести. Мы – лодыри.

Так жесток ли волк, пожирающий слабых?

20.02. К вопросу, кем бы могла быть востребована моя книга. Молодежью? Старшим поколением? Только не летчиками – им это все и так ясно. Ну, может, их женами... только не моей.

Надо ухватить за гриву романтику и популярность летной работы. И массовый страх перед полетами среди пассажиров.

Очень важен такой аспект: сравнение с другими профессиями через призму Мастерства. Каждый мечтает быть уважаемым на своем рабочем месте. Это больная струнка даже среди троечников; а среди ученых и артистов, к примеру, – безусловно.

То есть, в принципе, аудитория довольно обширная.

Господи, какой у меня язык. Я бесталанен, а лезу. И, по зрелом размышлении, – не допускать никакого оживляжа, никаких сюжетов, никакого многословия, никаких завитушек. Только концентрированная мысль. Только этим надо брать – а сказать мне есть что.

27.02. Предложили мне тут должность помощника командира эскадрильи по штабной работе. Помощников этих

набирают не с улицы, а из числа толковых капитанов-пенсионеров. У нас и сейчас работают в штабе с бумагами толковые, не в пример мне, учителя мои: Горбатенко, Савинов, Солодун, Бреславский. Ясное дело, и мне предлагают кость, за заслуги, как толковому. Но... надо освоить компьютер, всего-то делов. И с 9 до 5 на работе – пять дней в неделю. А главное, летом, когда комэска в отпуске, а его летающий зам в рейсе, надо, чтобы в эскадрилье сидел человек не с улицы и корректировал пульку, следил за выполнением плана, за сроками минимумов и тренажера, за сроками проверок, за рабочим временем и саннормой, за росписями в журналах и ведением летных книжек, а кроме того, еще печатал на компьютере задания на полет, объявления, размножал бумаги, работал с ксероксом, чертил графики, и т.д., и т.п. – его же царствию не будет конца, а главное – я все это ну просто обожаю. И зарплата чисто символическая, тысячи две-три. Но вроде ж на людях и при деле.

Но решится все ближе к маю, а пока я буду спокойно тянуть лямку и мотать отмеренный срок.

Мечусь я. Да и замечешься тут. Должность мне никто и никогда не предложит, даже на ворота надо проситься и уговаривать, да и то – до 60 лет. Надеюсь только на то, что к весне прояснится с пенсией. Если летная доплата к ней будет мизерная, то деваться некуда, надо будет с благодарностью хватать что дают. Но если пенсия будет поприличнее, то на хрен бы мне работать на людях. Мне общения хватит, когда раз в месяц заскочу в штурманскую.

Но вот отгулять накопленные полгода отпусков не дадут. Заставят взять компенсацию и садиться за тот компьютер.

Если бы не проклятые деньги. Что ж, придется отпуском пожертвовать. А отпускные уйдут в прорву: компьютер внучке, спальню детям... А там возникнут новые и новые проблемы, без конца.

Это я все чирикаю, пока здоровье худо-бедно держится. А станешь работать на лекарства – проклянешь судьбу.

Старость хороша, когда здоровье есть.

Когда Казаков предлагал мне эту должность, в разговоре заикнулись о Евдокимове. Я сказал Паше, что в Евдокимове мне наиболее полно удалось реализовать свою концепцию красноярской школы – все то, о чем я написал в своей книжонке. Это мой лучший ученик, надежный, хитрый капитан.

«Ну, значит, его можно рекомендовать на «Боинг?» – спросил Казаков.

Так что «Боингами» занялись всерьез. И я рад, что Коля –

кандидат. Пороть его только надо. Он знает за что.

28.02. Вчера по телевизору промелькнуло сообщение, что Дума заседала по вопросу пенсионного обеспечения летчиков гражданской авиации. Все-таки, видать, законодателям обидно, что абрамовичи на их законы хрен положили, и решила Дума кулачком стукнуть. Ну, дай-то бог.

С моим склерозом – сидеть в эскадрилье и заниматься мелкой, множественной, суетной, срочной бумажной работой, допускать ляпы, слышать за спиной шепоток... за эти проклятые деньги...

Надя этого понять не сможет никогда: для нее мелкая оперативная работа, мелкие рабочие конфликты, мелкий лай, – все это как дышать. Она просто представить не может, что для кого-то это может представлять трудность; те же, для кого это трудно, – просто ненормальные, как, к примеру, я.

Я и до сих пор удивляюсь, как мне, с моей тонкокожестью, с моей впечатлительностью, со способностью легко поддаваться манипулированию, с мнительностью, с нерешительностью, с трусостью, наконец, – как мне 35 лет удавалось принимать решения и возить за спиной сотни тысяч и даже миллионы живых людей!

Да такого рохлю, по зрелом размышлении, за версту к самолету нельзя было подпускать. Как же меня только хранил Господь!

Теперь-то есть опыт, и наработки, и какой-то же все-таки талант есть. Но ни на что другое, кроме летной работы, я уже почти не способен. И на летную работу я уже почти не способен. Почти.

И эти оставшиеся месяцы я буду к каждому полету готовиться, как к подвигу. Почти.

Если к маю почувствую, что предел, – возьму полный отпуск, до осени, а потом уволюсь.

Встретил Витю Толстикова. У него комиссия 6-го июня; хочет списываться, чтобы хоть компенсацию какую дали. И все разговоры – о пенсии, о заседании Думы, о доплате; об этом у всех стариков душа болит.

Вчера позвонил Менский: ты не против побыть недельки три и.о. штатного пилота-инструктора? А то Шевченко в отпуске, а проверок и провозок навалом.

Да мне-то что. Я – всегда пожалуйста.

Ну так в понедельник надо проверить после длительного

перерыва Игоря Окунева, да заодно провези его на Сахалин.

Сахалин так Сахалин. Я сам там лет шесть не был. Но, чувствую, март пахнет для меня саннормой. Еще и в Улан-Удэ заставят кого-нибудь провезти... и самого себя: я ведь там и вообще сроду не был. Короче – снова правое кресло.

Ну да я знаю, что на тех, кто собрался на пенсию, всегда работу наваливали: средний, мол, поднимать. Надо все принимать спокойно, а средний, и правда, перед длительным отпуском надо поднять повыше.

6.03. Звонит тут мне пресс-секретарь Осипова: у меня хочет взять интервью газета «Красноярский комсомолец». Газетка так себе, но все ж молодежная. Договорились завтра после разбора, встретиться с корреспондентом

Тут к разбору надо что-то подготовить на методическую часть. Паша вьется: Василь Василич, выберите, что вам удобнее, то или это... Да мне все удобно. Про автопилот? Ну, давай про автопилот. Надо обдумать, да завтра приду пораньше, покопаюсь в РЛЭ. Найду что сказать.

Паша разузнал, что с доплатой за компьютерную работу помощнику по штабной работе должно выходить до 6 тысяч. Ну, это деньги.

А душа не лежит. А Надя душу выматывает. Говорит, что у меня звездная болезнь, что я зазнался и из меня прет дерьмо.

Не дерьмо прет из меня, а боль. И никто не может и не хочет понять ее.

7.03. Интервью получилось. Где-то с час мы беседовали с девушками из газеты, да еще Останов с ними маленько поговорил, пока профсоюз вручал мне почетную грамоту от мэра Пимашкова. Ну, фотограф меня снял со всех ракурсов, а девушка-репортер, напирая во-от такущими грудями, все беседовала и засыпала вопросами, оставшись в совершенном восхищении. Ну, толкнул ей рекламу про записки пса; да, собственно, вся беседа свелась к книге и моему видению жизни. Ну и для оживляжа рассказал пару историй. Останов дал ей «с возвратом» экземпляр моей брошюрки. Обещала в понедельник завезти мне текст статьи для правки.

Походя прошелся я и по начальнику нашей инспекции: зла не хватает, как этот Ривьер зажал летчиков. Ну, думаю, натравлю ж на тебя прессу. Так и сказал: мы, летчики его, мягко выражаясь, недолюбливаем за то, что губит школу. Кто-то же должен

одернуть зажавшегося контролера.

13.03. Норильск. За бортом ясный, солнечный, ветреный, морозный день. Уши режет хорошо. Да что уши – глаза мерзнут...

Ребята зябнут в своих двухместных номерах; я отдал им свой компактный дорожный электронагреватель, а сам давно уже заткнул в окне своей комнатки все щели туалетной бумагой, и мне тепла хватает.

Затащил стол из кухни, разложил тетрадки. О чем писать? Что еще можно сказать?

Рожаю главу «Машина» – может быть, самую романтическую. О любви. Сравниваю любовь к машине с любовью к женщине. Любовь-самоотдача, любовь-требовательность, любовь-возвышение, любовь-созидание. Не власть, нет. Не из-под палки.

Тема сложная, тонкая. Это не по-Трофимову, ненавидящему самолет Ан-12. Это – ему отповедь.

Вылетали на Питер по расписанию. Ветер на взлете дул боковой, предельный. Тетя-синоптик обещала нам не более 8 м/сек; через 20 минут задуло 11 метров, под 60 градусов. Уговорили старт на контрольный замер: ветер чуть подвернул. И боковая составляющая прошла. Олег прекрасно взлетел; Саша довез; Олег посадил; я зарулил.

Вроде ж низззя давать второму пилоту взлет с предельным боковиком. Я даю. И будет с него со временем нормальный капитан.

Обратно вылет через полтора часа, но судя по загрузке – 11 тонн продуктов, – оборачивалось не раньше, чем через три. Пошли в АДП: Норильск закрылся ветром.

Посидели, подождали, подумали, проанализировали, потолковали, посоветовались с представителем, и я дал задержку до утра; отпустили пассажиров на всю ночь.

И вот живем в гадюшном профилактории. Норильск закрыт ветром. Вечером я еще звонил туда, руководителю полетов: может, полосу подсушат, ведь ясная погода. -14... Нет, уже -13, теплеет, больше 0,4 не получится. Настывшая полоса будет индеветь.

Ну, тогда все понятно. Нам какая разница, где сидеть.

Только вот девчонки, понадеявшись на разворот, оставили все свое барахло в Норильске. Я их отругал: первый раз летаете по северам, что ли. Сидите теперь со своими пакетиками – даже пасты зубной не взяли; ну, отдал им свой «Орбит». Скукожились,

спят без задних ног.

Я же выспался, продлил задержку, сдвинул две тумбочки, положил между ними полку – получился стол. А все мое я вожу с собой. Что мне еще надо? Ну, включил радиолку.

Норильск все закрыт: ветер под 90, видимость 1000, сцепление 0,4. Продлил задержку до вечера, но, судя по всему. Придется до утра. Зябнем в неуютных, ободранных номерах.

Глава «Машина» получилась короткой. Можно, конечно, написать, как я нежно поглаживаю рукоятки и рычаги. Но книга не об этом, а о видении мира.

И вообще, надо кончать. Можно написать о лесопатруле. Можно еще о многом. Но стоит ли.

Я твердо сознаю: того, что я написал, хватит вполне, чтобы у нелетающего человека челюсть отпала. Этого никто не знал, и не слышал об этом, и не представляет себе.

Дело ведь не в объеме книги и не в массе слов. Мыслям должно быть просторно. И не надо красотостей: суть от этого не изменится.

Сейчас вон сняли на Западе фильм по Толкиену: обо всех этих хоббитах, гоблинах, орках и прочей цивилизованной фигне. Нет, не спорю – красиво, увлекательно, захватывающе. И у нас тоже: чуть не культовый фильм – «Азазель» какое-то, по какому-то Акунину, про сексота. Монологи, монологи, Достоевщина, насыщенность интеллекта... болтовня.

Вот пусть они своим словоблудием пудрят мозги читающим городским бездельникам. Такого – не бывает в жизни. А я пишу о том, от чего еще задница не просохла, а это, мне кажется, почище гоблинов.

Хотя... толпа есть толпа. Сытый голодного не разумеет, ему подавай гоблина... с сытой скуки. Если он и пробежится между делом по моим запискам, то спасибо, если обронит: «любопытно... занятно...» Что ему моя небесная жизнь. Ее для него просто не существует.

14.03. Утром зашевелился представитель, поднял меня: погода вроде есть. Что ж: ветер, и правда, чуть утих, но дует так же, под 70 к полосе; зато потеплело аж до -3, и сцепление стало 0,37. То на то и выходит. Но москвичи, говорят, взлетели. Ну, может, они на «эмке», там чуть больше допустимая боковая составляющая, на 0,7 м/сек. Но я бы и на «эмке» не рискнул пока, не дергался: запросто загремишь в Игарку. И ради этого стоило двое суток зябнуть в Питере?

А там ведь идет новый циклон. Но и эстафета-то идет, нам за это сидение все равно платят.

Снова звонит представитель: а вот красноярцы тоже вылетели... ради бога... я не напрягаю...

Не знаю, как они там вылетели. По цифрам фактической погоды, без учета порывов, при полете из Красноярска менее двух часов, – может, решиться и можно. Но анализируя погоду, я ни за один срок не видел ветра без порывов. Вот пусть они, принимая решение без учета порывов, в тех порывах сядут. А мне лететь более двух часов, я принимаю решение по прогнозу. Сядут они – я учту, что их в тех порывах принимают, тогда и я, может, решусь. Да еще посмотрю тенденцию изменения коэффициента сцепления от температуры; а она там уже подходит к нулю.

Как мне уже все это надоело. Была б моя воля, – давно бы уже сел в Норильске. Бьешься об эти цифры, а они практически выеденного яйца не стоят. Мы сюда взлетали при 0,4 – абсолютно сухая полоса. Уверен, и при 0,35 – тоже сухая. Я при таком сцеплении там сто раз саживался. Все дело в краях, у обочин, – там иногда снежок недочищен, вот и осредняют коэффициент.

Ничего, Вася, потерпи. Три месяца и десять дней. Настройся на терпение. Спокойное, без стиснутых зубов, без оглядки на то, вылетели ли красноярцы по этому ветру, или нет.

А там – сядешь в эскадрилье перекладывать бумажки и навсегда отойдешь от этих цифр, от этих кроссвордов и решений. Пусть у тебя в эти последние месяцы выработается даже какое-то отвращение к полетам – так будет лучше, легче уходить.

Дождался нового прогноза: наконец-то ожидается поворот ветра по полосе. Представитель созвонился с норильским РП: тот обещает продержат коэффициент сцепления в пределах 0,37.

Тогда полетели. Питерская «эмка» уже возвращается из Норильска. Но я лучше перебдую.

15.03. Вылетели, в общем, без проволочек, спокойно добрались до Норильска. Погодка была приемлемая: ветер 150 градусов 6 метров, видимость 4000, сцепление 0,4, похолодало до -5. Заход в поздних сумерках, правым на 194; на третьем развороте слева прекрасно виден был освещенный город. Вошли в глиссаду; старт дал ветер по полосе до 13 м/сек; круг еще предупреждал о возможном сдвиге ветра.

После дальнего впереди зарозовело зарево огней подхода. И

тут старт дал видимость 370, по ОВИ 1100, сильный ливневой снег. Я задержался: менее 1000 в сильных ливневых садиться нельзя. На всякий случай сказал, что наблюдаю огни. Старт тут же ответил: погода хуже минимума, ваше решение?

Ну, тут думать нечего. Ушли на второй круг и стали накручивать круги, благо заначки было тонны три, а уж потом, с девятью тоннами, можно будет уходить на Хатангу. Игарка была закрыта непригодностью ВПП, а чистить там и не собирались.

Тоскливо. Обидно: двое суток выжидали – одной минуты не хватало.

Сделали четыре круга. Видимость стала вообще 100 метров, и мы ушли в Хатангу. Норильск открывался, вновь закрывался; мы подремали пару часов на креслах, а наши пассажиры пьянствовали водку в зальчике ожидания.

Перелетели в Норильск уже под утро; погода звенела: миллион на миллион.

Ложимся спать. После обеда вылет домой.

99 дней до пенсии.

18.03. Впервые в жизни получил какое-то удовольствие от тренажера. Нынче он у нас стал компьютерным, цветным, адекватным. Не все, конечно, еще отлажено, но против старого – небо и земля. На нем можно решать задачи. С пожаром на взлете мы приземлились за 2.45, визуально, ну, с чуть взмокшей спиной. Так это ж я, старик; молодые-то быстрее зайдут.

Приехала газетчица Маша; дождался, посмотрел материал. От всего разговора, в статью вошли, конечно, крохи, и не самые лучшие; пришлось править, кое-что даже принципиально. Для газетенки сойдет. Сказала, читайте послезавтра в газете... Кофейком ее напоил... но все как-то на скоростях. Оно и понятно: репортеры – они как хариусы: хватать на лету – и дальше...

Чем мне, собственно, не понравился материал? Тем, что в этом интервью о моей большой книге – ни слова. Вообще, на мой взгляд, интервью – жанр, требующий от журналиста большого таланта, нюха, знания жизни. А так – получились обрывочные картинки, из которых можно сделать вывод: у нас одни недостатки. Ну, немножко, между прочим, упомянуто и о профессионализме.

Ну да что ж теперь. Интервью это у меня первое в жизни... и наверно последнее. Я говорю то, что знаю, что чувствую. Проблемы-то есть, хотя, может, Абрамовичу они и не по нутру.

Легче всего давать интервью по принципу «вопрос –

конкретный ответ». Меня же купили на журналистскую хитрость: беседа, свободная, пространная... а потом из контекста надергали и слепили нечто, по их пониманию.

Ну, кое-как попытался исправить, сгладить углы... все-таки не то... а уже макет слепили, границы очерчены, не вставишь ничего. Да брось ты, Вася. Это все ерунда. Книгу надо дописывать.

20.03. За интервью Фуртак устроил мне разнос. Страшал, что Абрамович, прочитав газету, меня тут же уволит. Да пожалуйста, я хоть сейчас напишу заявление, уйду... лишь бы воля не моя. Двумя-тремя месяцами раньше – мне все равно.

Нет, ты уйдешь – а нам здесь за твою болтовню расхлебываться! Отпугнем пассажира! Пассажир не должен знать о наших недостатках! И т.п.

Оказывается, там такая политика, такие подковерные игры, о которых ездовой пес не имел понятия. Газетенка эта – оппозиционная по отношению к нашей компании, но... держатся друг за друга, вернее, они за нас. Бульварная пресса.

Мне ставится в вину, что я согласился дать интервью без санкции нашего пресс-центра. Оказывается, у нас есть какой-то пресс-центр! И вот газетчица Маша, непосредственно перед выходом номера отослала материал факсом в пресс-центр и в летный комплекс, откуда все и завертелось.

Тут уж я сел читать подробно. Уже той моей правки нет, все в другом свете... И правда, такого наворочено...

Ладно, надо что-то делать. Взял я эту бумагу и поехал в редакцию: может, еще не поздно... Нашел эту Машу, она мне сообщила, что только что из авиакомпаний позвонили главному редактору и отозвали материал из номера. Ну, води же меня к главному.

Ничего, побеседовали с главным. Когда я сказал, что за мою откровенность меня собираются увольнять, мужик просто опешил. Ну, договорились, что, боже упаси, печатать не будут... а уже макет был готов, он мне показал – на разворот... Ну, давайте доработаем, только чтоб оживляж остался: это столкновение на Ан-2 с орлом, этот слепой заход в Сахалине, эта Великая Гроза...

Кстати, за слепую посадку Фуртак грозился мне вообще вырезать талон. Ну уж, хрен, погоду давали официально выше минимума, а слова к делу не пришьешь.

Короче, расстались с редактором друзьями. Мне-то на отношения моей компании с газетой наплевать. Я не собираюсь петь под их дудку. И почему-то меня ну никто не удосуужился

предупредить, что интервью без санкции пресс-центра – криминал. И уж если на то пошло – проинструктируйте пса, о чем можно лаять, а о чем желательно умолчать. А то: как на телевидение – так всем экипажем в план ставят, а как интервью газете – так я виноват. Да идете вы пляшете.

Вася, за базар надо отвечать. Урок на будущее.

Ну, поехал в тот пресс-центр, побеседовал с тетей. Ее при упоминании названия этой газетенки аж скорчило. Но раз уж интервью прошло, давайте его дорабатывайте. Договорились, что я его причешу, отлакирую и дополню. Так я и Фуртаку сказал: сначала я его положу на стол ему, потом этой тете, а уж потом поставлю свою подпись. А то, что меня управление практически подставило – так я по старой привычке отношусь к высшему руководству с должным уважением; думал же, что все согласовано.

Настроение, конечно, было омерзительное. Фуртак собрал командиров эскадрилий, обосрал меня с ног до головы, настрашал всех, чтобы держали впредь язык за зубами. Строжайшая цензура!

Ты мечтал о капитализме с человеческим лицом. Ну, вот он каков, твой капитализм. Он такой, как скажет Хозяин.

И с этими людьми мне предлагали в этом серпентарии работать. В единой команде. Плотью от плоти. Вот оно как раз: я нынче – крайний. Могут и обрезать. Они там все за теплые места держатся. А я, в шерсти, в постромках, сунулся к ним в парадное.

Да провалитесь вы все.

Но вывод теперь я сделал. Если писать книгу, то придется убрать все эмоции и политику, прилизать, пригладить, скрыть причины катастроф и обязательно добавить, что если родной Крас-Эйр велит – мы с беззаветной преданностью, не щадя крови и пота, выполним... а Абрамович – великий деятель бизнеса всех времен и народов. Тогда, может, он даст мне деньги на книгу. И книгой этой можно будет подтереться.

Зачем мне это все. Пока пишется, буду писать в стол.

Вечером Оксана, со своим свежим, ни к чему не причастным взглядом, помогала мне редактировать, вылизывать и лакировать интервью. По ее мнению, новая редакция вполне даже приемлема. И сразу: «А гонорар заплатят?»

Я сам бы заплатил, только чтоб отстали.

Очень, очень велика ответственность пишущего. Базар надо фильтровать. А то могут обидеться и те, и другие, и третьи, и свой брат-летчик.

Но Трофимову-то деньги Абрамович таки дал. Так тот же и

пишет о дерьме.

21.03. Вчера сидел на занятиях с 3-й эскадрилей. Порадовал Андрей Фефелов: выступление его об особенностях полетов в Норильск практически все опиралось на мою книжонку, прямо цитаты; в конце он отослал всех желающих подробно ознакомиться с данной темой по первоисточнику.

Приятно, черт возьми. Что ж, я это признание заслужил честным трудом.

На этом фоне выступление Фуртака по инциденту с моим интервью побледнело и потеряло остроту. Отношения народа ко мне оно не изменило: ну, попал под винты... Пресса прессой а полеты полетами.

Подошел Ульянов: Василич, прочти, пожалуйста по грубым посадкам... Ну, прочитал, вернее, выступил без бумажки.

А так – сидел там весь день, шлифовал окончательный вариант интервью; сегодня отдам Фуртаку, потом отвезу в пресс-центр.

Надя удосужилась прочесть и осталась удовлетворена. Ну, вроде бы не за что Абрамовичу зацепиться: одна хвала... мы, красноярские авиаторы, есть герои... Правда, скучновато, занудно, кастрировано, но есть и легкий оживляж.

Настораживает то легкое отношение к этому инциденту, какое имеет место быть у меня. Мне – плевать на них на всех. Раньше бы я еще сомневался и казнил. Нынче, переморгав выговор Фуртака, я спокойно отдаю себе отчет: ну подставили меня, ну выкрутился... может, даже удастся из дерьма конфетку слепить. Главное – что я каким был, таким и остался. Но кое-чему научился. Сунул морду к ним в теплый, уютный, казалось бы, спокойный мирок... а там дерьмо, серпентарий, верчение червей.

Нет уж, я создан для нелегкой дороги по чистому небесному снегу, где нет лжи и кругом – одна правда.

26.03. В последние дни у меня сформировался мотив, то есть, я могу словами выразить, почему хочу уйти с летной работы.

Летная работа из источника наслаждения стала воплощением тревоги. Я и дома, и идя на работу, ощущаю от нее неприятный холод.

За это мне, правда, платятся деньги. Я должен терпеть тревогу, хотя, по идее, это удел моей супруги, жены капитана, – ждать, тревожиться, молиться...

Ну уж, на фиг. Не было этого – и не будет.

Полет должен доставлять радость и являться главным жизненным стимулом к творчеству, давать чувство собственной состоятельности. А мне предлагается заголотить задницу, ждать розог и получать за это деньги. Это унижительно. Я за 35 лет Службы этого никак не заслужил.

Но Службе до меня дела нет. Она живет как бы сама по себе, забывая, что в небе работает все-таки летчик. Ей плевать на мой стаж, да и на стаж всех. У нее стажа нет. У нее – времена. Такие нынче вот времена.

Как хорошо, что я только дожил в небе до этих времен, ну, чуть вкусил... плююсь... и могу успеть уйти непобежденным. А вы – как хотите.

Нет горечи. Есть чувство исполненного долга. Я славно пожил. Я видел Небо.

27.03. Сходил на предварительную; там нас собралось пять экипажей. Казаков дал мне кучу документов, я собрал всех в штурманской и на свой страх и риск кое-что им прочитал, кое-что пропустил, всей шкурой чувствуя, какая это профанация, какой бумажный вал ждет меня в будущем и что можно нагородить в тех бумагах, чтоб доказать необходимость существования бумажных крыс.

Я вспомнил покойного отца своего, как он на заре перестройки показывал мне убористый список мероприятий, суть которых была про ту же Волгу, впадающую в то же море. Ничего с тех пор не изменилось, а стало еще хуже. Новое поколение, уже дети мне, успешно справляется с этим бумагомаранием и думает, что так и было всегда. Я, к счастью, ухожу.

Как меня бог миловал – пролетать 35 лет, обходя стороной эти инструкции и параграфы. В одном этом – счастье. Ну, я вполне способен из каждого увесистого документа извлечь три строки квинтэссенции, действительно помогающей в полете, а остальное выбросить. Главное, что хранило меня в небе, – здравый смысл.

А для кого-то в этих бумажках – весь великий смысл существования. Но выше бумаг им не подняться. Учебника для ребят – не написать. Зато найти, высосать из пальца кучу причин какого-нибудь события и сочинить кучу мер, чтобы подобное не повторилось, – тут они мастера. А оно – повторяется, и тогда идет куча дополнений и принятие мер по дальнейшему усилению.

И вот, если мы, ездовые псы, наизусть выучим те причины и те меры по усилению – вот тогда воцарится абсолютная безопасность полетов.

Сидя в кабинете и анализируя из кабинета, – очень хорошо видится – потом, после события, – отчего оно произошло, как надо было поступать, а как не надо было, и что надо предпринять в будущем. И видится это не пилотам, а менеджерам наземной деятельности. Все у них правильно, все безупречно – и ничего ж не надо делать самому, за штурвалом, а только требовать; да не забыть сказать, что «надо было думать, прежде чем действовать».

28.03. На днях Петю Рехенберга в Норильске поставило раком между дальним и ближним и вышибло выше глиссады. Погода была хорошая, он глиссаду почти догнал; ну, перелетик, но полоса длинная и сухая. Короче, прошел ближний привод на 18 м выше, при норме отклонений плюс-минус 16. Два лишних метра. Табло «Предел глиссады» загорелось, да и диспетчер подсказал: «Ближний, выше 18».

Ну и что – уходить на второй круг? Нет, конечно; он и сел. Теперь его дерут.

На хрена бы мне такая работа.

В Норильске с курсом 194 вообще садиться на Ту-154 нельзя: уклон полосы там больше допустимого по РЛЭ, а мы всю жизнь садимся, и ничего.

При загорании табло «Предел глиссады» теперь буду уходить на второй круг. Или как?

1.04. Кажись, на работе у меня кончились все эти занятия и тренировки к полетам в весенне-летний период. Ну, еще какая-то там конференция, болтовня ни о чем. Так что останется просто работа, полетань. Моя задача – не обгадиться за эти два с половиной месяца.

Вроде и писать-то не о чем. Но это как у больного грудного ребенка: он и сам не знает, что его беспокоит, и хватается материнскую грудь, и с плачем выплевывает, и снова хватается... Вот так и я с дневником.

Все думают, что летчик – человек без нервов.

Размышляя о том, как сделать свою книгу политически нейтральной, прихожу к выводу, что замысел мой – показать летчика не только со штурвалом в руках, а и со всеми его мыслями и переживаниями, – этот замысел неосуществим. Мысли летчика в период перестройки – низменны, неблагородны, преступны. И будучи озвученными в период перестройки же –

никому не интересны, напротив, раздражают.

Если я все-таки хочу представить читателю книгу летчика о современной авиации – надо выбросить примерно половину, а заменить это словоблудие и нытье – словоблудием об облачках, о потоках, о скоростях и о высоких, вечных материях. Тогда не обидится ни работодатель, ни партия и правительство, ни свой брат-летчик, ни летное начальство, ни обыватель-пассажир.

Я сейчас отдал это чтиво друзьям на рецензию – как людям, далеким от авиации, – и жду от них реакции. Но, независимо от реакции друзей, я выброшу то, что задевает за острые углы. Зато добавлю побольше случаев. И лесопатруль, и полеты на Ан-2, и как я поглаживаю рукоятки и тумблеры. Это – нейтрально. Опыт неудачного интервью должен стучать мне по темечку.

Пример перед глазами. Вот один из наших летных начальников в нашей рекламно-лакировочной внутренней газетенке «Kras-Air», с обязательными фотографиями любимого Абрамовича, разместил романтическое описание цветного полярного сияния. Каков молодец. Главное – не победа, главное – участие. Ни о чем. Но я-то знаю его хватательный рефлекс и как он уживается у него с летной романтикой.

Я на Севере клял эту романтику, когда из-за помех от того сияния нельзя было над Баренцевым морем взять пеленги для ориентировки.

Переделать полностью все главы о собственно пилотировании, упростить до предела, в меру обвешать завитушками – вот и романтика.

Пересмотреть катастрофы, сгладить углы, убрать личные эмоции и оценки. Понейтральнее; подняться над ситуацией. Описать сам факт, его причины; обязательная оговорка, что это – только мои предположения, с высоты моего опыта; сухо – о том, что я лично из этого факта почерпнул.

В конце концов, я пролетал 35 лет, можно считать, чисто. Ну не писать же о разбитом АНО. А впрочем, почему бы и нет.

Можно из эмоций включить рассказ, как ломали Ил-18. Можно в раздумьях летчика в полете выделить благородный тон, на фоне которого сворачиваются и гаснут мысли неблагородные, о которых вполне можно упомянуть между строк. То есть: острые углы спрятать, но оставить для думающего читателя, если он вздумает покопаться.

Я очень сухо пишу. Это скорее публицистика. Надо утеплить книгу проявлением своих простейших эмоций. Придется еще добавить диалогов. Главный герой – все равно я. Все рассуждения представить в виде внутреннего монолога, художественно, а не рационально.

Читателю не столь важно, сколь точно я доведу до него суть работы систем и агрегатов, – как понятие того, что все это – часть самого меня, подкрашенная терминологией, суть которой никому не нужна. Эмоции допускаются, но самые элементарные.

Пока я летаю, эти мысли еще тревожат меня. Но как только сяду на землю и засосет рутина – считай, книга не состоится. Надо успевать, пока меня подпитывает атмосфера полетов.

Собственно, все уже написано. Но это только сухие тезисы и всплески эмоций.

3.04. Перечитывая дневники, в неге и лени, я сейчас удивляюсь: как же мы вкалывали! А ну-ка: я летал двумя экипажами, задыхаясь от аллергии, вводил в строй ординарного летчика слева и параллельно шлифовал Колю Евдокимова справа, тянул саннорму за саннормой – и еще в том году сумели с Надеей поставить дом.

Сейчас, с брюшком, с болячками, с ощущением конца активной жизни, я только могу удивляться... и восхищаться.

Это со стороны только кажется, что внутри меня интеллигентская галиматья, рефлексия. Оглядываясь, я вижу, что по жизни я, в общем-то, был достаточно, а иной раз и сверх меры, целеустремлен. Пожалуй, среди нашего брата, летчиков, – еще поискать таких, что в полетах, что по жизни.

Может, это в значительной степени потому, что основополагающие факторы вынесла на себе Надя. Но с другой стороны... это все было четверть века назад. Жилье, гараж, дача – да, это не моя заслуга. Иные на добывание этого чуть не всю жизнь кладут; Надя добыла это все своим горбом в молодости. Я в то время, в основном, зарабатывал деньги. Да что считаться; оба мы вкалывали: и на работе, и с лопатой, и с молотком, и с мастерком, дружно тянули общее ярмо.

Конечно, я повзрослел поздно. Но, может, благодаря этому и не разменял свою энергию на выяснение семейных отношений, на баб, на пьянки, на вторую семью и алименты, разводы, размены, интриги, метания. Мы несли свой крест, не сильно вдаваясь в рефлексии.

Вот иду мимо пивного ларька. Два мужика стоя пьют разливное пиво. Через полчаса возвращаюсь назад – два мужика продолжают пить то же пиво. Ну, любят они пить то пиво. Лю-бят.

А я за всю жизнь так и не позволил себе что-то лю-бить. Аппетиты я гасил и гашу. И пиво я не умею пить залпом, с утробным урканьем в горле при каждом глотке. И коньяк тож. Удовольствия в своей жизни я получал всегда по глоточку, и

умею тот глоточек ценить.

И только, может, в строительстве, в увлечении, в творчестве, – здесь да, здесь я глотал, давился без меры.

А потом его жизнь бросает на пенсию, как вот, к примеру, моего Филаретыча. А он – лю-бит! Ну любит он черный кофе, дорогой табак, черный кафель в ванной, модные дорогие тряпки... он не может оторваться. И ему не хватает на хлеб, и он мне жалуется.

Видимо, в удовольствиях я себя обкрадываю, и это не жизнь. Может быть. Но тот, кто хочет еще пожить на пенсии с теми же аппетитами, – рано умирает от неудовлетворенных желаний. И это уже совсем не жизнь, а самая реальная смерть от тоски.

На дом у меня энергии хватит. Сбросить только вериги этой околоавиационной обязаловки, которая вяжет по рукам и ногам. Если бы хотя бы чуть-чуть добавили пенсию...

4.04. Пойду в лес, заблужусь – может, выведут. Пойду в штаб, покажусь – может, выдерут.

Сегодня разбор эскадрильи. Иду и копаюсь в перипетиях крайнего рейса: на какую зацепку может прийти расшифровка.

Вот до чего довели. В принципе, что мне та расшифровка... но я ревниво пытаюсь сохранить летный авторитет до самого ухода. И хоть мы нынче слетали хорошо, всегда бы так... но вот заставляет сука Ривьер оглядываться и трястись.

Ничего. Сегодня день пенсии; заодно получу зарплату. Восемьдесят дней осталось.

Лучше бы я не ходил на тот разбор. Вот создается впечатление, что я все 35 лет ну совершенно случайно пролетал без предпосылок, а так – я вообще летать не умею. Из простого полета создается образ страшилища.

Эти «элошные» мальчики, умненькие, с образованием, дети перестройки, – они летают как-то отвлеченно: по схемочкам, по книжечкам, по приказикам, по параграфам... Но – не жопой. Они как будто фишечки в какой-то игре переставляют. Они страшат сами себя, и нас стариков, – вариантами, совокупностями вариантов, вероятностью совокупностей вариантов; они пытаются уложить полет в бумажные рамки, в прокрустово ложе умозрительных истин. А мы ж их учили чувствовать полет задницей. А теперь я все чаще и чаще думаю: а не дурак ли я? А не забыл ли я бумажечку? фишечку?

Из того Норильска, что был, есть и будет таким, как и 30 лет назад, – из того Норильска, куда мы всю жизнь летали как к себе

домой, – теперь лепится образ геенны огненной... ну, ледяной, где все полеты – одни сплошные нарушения. И я, который написал для них учебник по посадкам в том Норильске, теперь думаю: а если я сяду на пупок, на уклон, на который, оказывается, садиться нельзя... Выходит, прав был Фуртак, утверждая, что «пупок – его надо перелетать, и все».

И я, который задницей набил уверенность, что уж кто-кто, а я-то в Норильске всегда сяду, да еще и любому покажу, как ЭТО делается, разложив по полочкам... я должен теперь сомневаться?

Нет уж, ребятки. Я на все ваши бумажные сомнения – положил. Вы летайте как хотите. И учите других летать по вашим фишечкам. Я долетаю и уйду.

Но все яснее и яснее для меня простая и горькая истина. Та краснаярская школа, о которой я твердил, уйдет вместе с моим поколением стариков. Кончилась старая авиация. Может, начинается какая-то новая, для меня непонятная. Но та авиация, где полет чувствовался сидением, где правил здравый смысл, – ушла, уступив дорогу той, где правит бумага, а за штурвалом сидят адвокаты.

Мне же на старости лет, за заслуги, так сказать, предлагается кусок пищевой кости: заниматься вот теми самыми бумагами.

Для интересу, взаться, что ли.

Хотя есть большое сомнение, что вряд ли мне и предложат. Сколько раз уже, высунув язык, я только облизывался. На это место претендует достаточно людей, любящих бумагу.

Что им мой опыт. Мой опыт весь основан на здравом смысле, без оглядки на неприкрытую задницу. Бог миловал меня благодаря отличной – не по циферкам, а по очкам, в сумме, – технике пилотирования. И в награду дал мне бескрайнее чувство Полета. У этих же ребят оно явно обрезано, вставлено в рамки и пригружено сверху гнетом несвободы и страха. Я же познал счастье свободного неба. И горечь нынешнего состояния не задавит в памяти это прекрасное ощущение свободы и творчества.

Я понимаю, что жизнь меняется, причем, стремительно, и нам, старикам, за нею не успеть. Мы выросли в беспечности развитого социализма, когда копейку никто не считал. Мы видели, чуяли, что строй загнивает; мы восприняли переход к капитализму как свежую струю. Ну вот она, эта свежая струя. Нам в ней душно; мы возрыдали о кормушке с сеном, о твердой руке, о просвещенной монархии...

А эти ребята приспособились. Так и должно быть. Капитализм – это учет копейки, это бумаги, это ответственность, своей шкурой... Но это и поколение жлобов.

Может, они, отстроившись от вала бумаг, либо приняв его как

должное, дисциплинируются, станут еще строже работать над собой – и познают радость и свободу своего Полета. И дай бог.

Но в это слабо верится. А вот в то, что грядут катастрофы, – верится реально. Авиация таки рушится.

Ну, год-два еще продержимся; но нет перед глазами такого примера, чтобы какая-то серьезная отрасль, кроме нефти и газа, резко пошла в гору. Хоть атом, хоть космос, хоть оборонка, хоть тот же транспорт. Все топчется на месте, все задавлено кольцом неплатежей, все рушится, и свежие заплатки – это тришкин кафтан.

Два действующих Ту-214 и девятнадцать Ил-96 и Ту-204 на всю Россию явно авиацию не вытянут. Да и те – дерьмо. И летать некому: пассажира нет, ему не по карману.

В этих условиях каждый летчик думает лишь об одном: выжить. Тут не до школы, не до мастерства; тут голимое ремесло, рабочая посадка, и как бы не выпороли. Кормушка. Все уцепились за обломки «Титаника», и каждый сам борется за элементарное спасение, хоть как, хоть чем, лишь бы продержаться.

А я пою о радости Неба.

Но я таки ее имел.

Спросят: ну и шо это тебе дало?

Шо, шо. Это дало мне одну хорошую вещь: сознание того, что я недаром прожил жизнь. Мне не было мучительно больно. Я был как раз там, где надо: в самой точке. Оборачиваясь, вижу достойный путь. Я – мастер. Этого мне хватит.

Мне просто обидно, что выросло новое поколение летчиков, которые никогда не возьмут на себя.

И закрадывается сомнение: а может, я один и был такой дурак? Ну зачем мне было рисковать и сажать к тому Смолькову Колю на правое кресло? И запомнил ли это Смольков? Он-то уж думает, что всегда умел летать на «Тушке», он забыл учебу... оно ему надо?

Зачем я даю Олегу летать в самых сложных условиях? Зачем рискую и беру, и беру на себя?

Но есть же Коля Евдокимов. Интересно: а он на себя возьмет? Ради пацана?

Да зачем тебе вообще переживать об этом. Живи, дыши, думай только о себе.

Но получается, что быть просто «самим для себя», будучи мастером и образцом, – этого недостаточно. Надо, чтобы твое Дело продолжилось.

Да продолжится, продолжится оно и без тебя. Без твоего мастерства. Гребь под себя.

Теперь-то что. Теперь долетать 80 дней. Да еще обещают в эскадрилью троих стажеров... но этих уж – на фиг мне надо. Будут предлагать – отбрыкаюсь: дайте умереть спокойно. Пусть уж их учат Пиляев, Бурнусов и Конопелько. А то навялят мне еще учить их вести бумаги, а я только и знаю в них, где подпись ставить.

Да и учить их летать... устал я. Зачем мне это напряжение. И опять же: я ж буду давать ему взлет-посадку с первых полетов. Иначе я не могу, это был бы обман. И все это будет сплошное нарушение тех бумаг. А человеку потом менять весь летный менталитет.

Я его буду учить быть смелым, а нынешняя действительность заставит стать разумным трусом.

9.04. Вчера мне позвонили из управления и попросили взять под опеку молодого второго пилота. Ну, я так и знал, что не откручусь. Господи, скорее бы дождаться того июня.

10.04. Почему меня так интересует реакция непосвященного человека на мою книгу?

Вот женщина бьется за жизнь и делает в ней свой главный рывок – то, что мы пережили с Надей лет 5-7 назад. Она пластается, добывает деньги, меняет квартиры, устраивает детей. Ее взгляд на жизнь прост: деньги, деньги, любым путем. И она права: сейчас для нее это главнее всего. Она говорит мне: Вася, тебе платят зарплату 10 тысяч, плюс пенсия... да если бы мне такое предложили – я согласна на ЛЮБУЮ работу!

А я на любую не согласен. Я пилот и капитан. Это работа штучная. Кончится она – сяду на пенсию. Ну, еще, может, год, бумажки попытаюсь переключивать, это все же близко к летной работе. Хотя я и знаю, что это за гадюшник и как это повлияет на меня как на личность. И... лучше бы обошлись без меня.

Как людям объяснить. Деньги за полеты на одной чаше весов – это да. Но на другой-то – клубок сомнений. Огромная, к старости – страшная ответственность за жизни людей. Авторитет, висящий над пропастью. Усталость от каторжной работы. Нездоровье. Остатки желанной свободы.

Это все эгоизм. Раньше думай о Родине, а потом о себе. И на свободе ты затоскуешь по деньгам и по общению.

Я вот, чувствуя, что резко старею телом, думаю себе: неужели это – всё? Неужели я не смогу уже вернуть себе гибкость суставов,

легкость мышц, подвижность тела? Мне кажется, этот год – последний мой шанс. Потом это желание пропадет уже навсегда.

И не только гибкость членов. Гибкость ума, желание думать, мыслить вообще, – тоже ведь может уйти, вместе с житейскими желаниями.

Останется одна тоска. И деньги – далеко не главное для старости.

11.04. Менский мне вчера предложил провести занятия с молодыми вторыми пилотами по Технологии и РЛЭ. Снова приказом проводят меня штатным пилотом-инструктором. Ну, понятно, что кто же им доходчивее расскажет, как не я. Вот собираюсь на занятия с утра.

Налета особого не обещается, ну, часов 25, Володя обещал изыскать. И к концу мая я должен обкатать второго пилота Сергея Околова, дать ему 50 часов и право взлета и посадки.

Ну, сходил, побеседовал с ребятами. Казаков предложил беседовать в эскадрилье, сам краем уха прислушивался: он-то молод, сам в капитанской должности всего третий год... авось и почерпнет кой-чего. Да Леша Конопелько подошел, тоже сел помогать.

Основные моменты я им преподнес, обратив особое внимание на то, что этого самолета бояться нечего, это ж ласточка, как когда-то сказал Валера Ковалев.

Тут Паша Казаков недавно Евдокимова проверял, – и не поделили штурвал. Пришла на них расшифровка. Они ровесники, вместе на «элках» летали, вместе и на «Ту» переучивались. Ну, волею судьбы Паша теперь и.о. комэски.

Ну что я скажу. Евдокимов прекрасный пилот. И на старуху бывает проруха, тем более, два месяца перерыв. Разбирайтесь вы сами.

Паша более сторонник «человека-функции. Да и время такое. А Коля – ярый апологет старой школы. А Паша – не спустит. Вот и грызутся.

Но на Анталью выпустить Колю самостоятельно я Паше так посоветовал. Коля справится.

Паша жалуется: бумаги задавили, летать некогда. Ага. И ты же рекомендуешь, чтоб меня посадили на те бумаги. Ой, воротит.

15.04. Гаврилюки читают мой опус. Им интересно, они

считают, что если я выкину прочь эмоции, книга многое потеряет. Но я таки ее переделаю коренным образом. Ну, дочитают, тогда уж всерьез буду работать над замечаниями.

Толя отметил литературный прием с этим «ударом в лицо». И «Чикалова» тоже. А сюжета-то нету. Но если я займусь чуждым мне сюжетом, то это уже буду не я, а сплошная фальшь. Надо быть самим собой и жить не по лжи.

17.04. Шестьдесят семь дней... я буквально их считаю.

Вчера была конференция, то есть, два с половиной часа ни о чем. Ну, довели информацию, что ресурсы матчасти умышленно завышаются, – знайте на чем летаете. Энтузиазма это не добавляет.

Фуртак витиевато разъяснил порядок предстоящих летних полетов. Продляется саннорма. Из-за больших расходов на завоз-вывоз экипажей решили их загонять на неделю в командировку и там летать так плотно, что за неделю получится почти половина саннормы, а за две – заведомо. Я представляю: полеты-то ночами... Из нашего брата собираются выжимать остатние соки. Это будет сплошное нарушение рабочего времени.

Абрамович, видимо, собирается уходить в Москву. Ходят слухи о продаже авиакомпании. Краю на летчиков наплевать: летчики найдутся и на стороне, будут прилетать-улетать, аэропорт будет собирать мзду за взлет-посадку, стоянку, обслуживание, и тем жить.

Наше выгодное географическое положение теперь играет против нас. К нам будут летать дальние, экономичные «Боинги» других компаний; такие рейсы рентабельнее, чем на «Ту». Краевым же властям все равно, кто их будет в Москву возить. Благовещенцы вон продали свои самолеты, теперь их возим в Москву мы, и какая им разница. Так что лебеди за нас анус рвать не собираются.

В Пусане заходил в тумане китайский Боинг-767 и при уходе на второй круг въехал в гору. Как ни странно, из 166 человек уцелело около тридцати, в том числе капитан. Людей выбросило из кресел – кто упал на ветки деревьев, кто – в густую грязь от льющих там дождей. Ясное дело: ошибка капитана, нарушение схемы – упали-то аж после второго разворота, зацепились за холм.

Что ж: вот судьба пилота. Да еще китайского.

18.04. В Норильск слетали хорошо, всегда бы так. Погода звенела, посадки нам с Володей Карнаушенко удались. Парень летает неплохо, но... школа наша уходит. Массе летчиков моя книжечка уже не поможет; так, единицам, дурачкам, вроде меня молодого, кто над собой еще работает... зачем?

Той стройной системы, от простого к сложному, до нюансов, до миллиметров, – уже нет. Общий уровень гораздо ниже. Как и общий уровень образованности людей. Как уровень суммы технологий государства. Общая деградация определяет нынешнее время. Для меня, старика, оно – безвременье; для Оксаны оно – время, в котором ей выпало жить. А мне – доживать.

Я определяю деградацию по той бесстыдной искренности жизни, которая проявляется в громадном количестве бичей, роющихся в помойках; в массе бездомных детей, шныряющих под ногами; в голодовках нищенствующих учителей; в развратных ток-шоу, с беспардонностью их ведущих и тупостью аудитории; по общей разрухе в стране. Жизнь искренне, с наивным бесстыдством выставляет напоказ всю свою грязь и немощь. И в речах политиков отражается, в основном, рост или снижение темпов нашего сползания.

А Абрамович раздает интервью направо и налево, видать, в преддверии летних массовых полетов. И везде восславляет нашу компанию Вот, мол, в стране четыре главных компании: Аэрофлот, Крас Эйр, Сибирь, Пулково...

Так-то оно так, да только разве сравнить зарплату у них и у нас.

И мне тут на днях звонит Маша: так публикуем интервью – или где? Да публикуйте, только согласуйте же с нашим пресс-центром. Да, мол, уже согласовали. Ну, печатайте, только чтоб ни запятой не менять.

Знать, Абрамовичу перед летом нужна реклама. И мое лакированное лыко пойдет в строку. А мне оно как-то все равно. Чуть противно.

Сейчас читаю новую книгу Джеймса Хэрриота, удивляюсь и восхищаюсь. Вот как надо писать о своей профессии. Трудности трудностями, каторга каторгой, но все это подается через призму оптимизма и окрашено прекрасным юмором. А у меня одна тоска.

Правда, и страна другая, и времена, и менталитет...

Но писать надо не на злобу дня, а на любые времена, в которых всегда присутствует что-то постоянное, как вот, к примеру, профессионализм.

23.04. Слетали в Москву, рейс отдыха, сутки провалялись. Оно и неплохо было отдохнуть после таскания земли на даче: носилок пятьдесят мы вытаскали с Надей на газоны, убухались так, что вечером выпили водки и упали спать. Причем, работу прекратила Надя, прям посреди дороги: поняла, что так можно и навредить себе. Ну, размялись.

Рейс отдыха, но не совсем удачный. Я заходил в Домодедово в термическую болтанку, и вдобавок что-то глиссада гуляла, пришлось сучить газами. Тяжелая машина не летела, несмотря на то, что я держал 270, и как только поставил малый газ, тут же шлепнулась с левым креном точно на знаки; ну, 1,25.

Действительно, трудно сразу перейти с зимней на летнюю манеру пилотирования... когда тут одни Норильски.

Обратно нам досталась 759-я машина, ее пригнал Логутенков и рассказал, что были проблемы с УКВ связью, задержка, меняли блоки: где-то лапка подогнулась.

И точно: с запуска стали отказывать поочередно оба передатчика УКВ. Мы засуетились: не хватало еще в Москве взлететь и оказаться без связи. Методом научного тыка я определил, что дело не в лапке, а виноват пульт СГУ: когда я через него делал информацию пассажирам и щелкал галетником, там замыкало.

Весь полет УКВ связь барахлила; я щелкал переключателем, мы переходили то на 1-ю, то на 2-ю; ну, кое-как перебились. После заруливания записали.

На снижении с прямой догнали питерский рейс; пришлось нам отвернуть и сделать змейку. Олег отключил САУ, и его все стаскивало влево; я мягко взялся за штурвал и предупредил, что – под горку же, добирать не надо. Машина замерла на режиме 78 и неслась над бетоном на метре. Я на секунду потерял землю... в этих очках... Но вроде вот-вот покатымся – дал команду «малый газ»... летим, летим, летим! Андрей тоже забеспокоился: малый газ-то поставили?

Короче, Олег забыл, Григорыч мою команду не расслышал... Перелет составил версту. Но сели мягко.

Досадные мелочи. Но... 61 день остался, и пошло оно все.

Молодым вторым пилотам никак не пробьют аэродромную тренировку, и они не могут пока летать. Если учесть, что к концу мая им надо дать по 50 часов, то меня запрягут. А я летать уже совсем не хочу, тем более, по 50 часов, тем более, под пыльцу. В Москве уже зеленый туман. А вся Сибирь под снегом.

24.04. Вышла газета с моим интервью. Ну, сойдет. Главное, что если она попадет на глаза моим коллегам, они спросят: из-за чего был-то весь сыр-бор? Что там не понравилось нашим начальникам? И авторитет мой только возрастет.

Осипов, кстати, звонил в авиакомпанию, оттянул нашу пресс-секретаршу, что она, ни бельмеса не смысля в полетах, затыкает рот старейшему пилоту. И вроде она там что-то поняла. Да что она поняла – ей за что платит хозяин, за то она и воюет.

26.04. Все знающий Мартынов доложил, что максимальная доплата к пенсии нынче составляет 800 р.; значит, в общем, 2400. Это уже кое-что. Поговорили с Надей о ближайших планах на этот год. Она уже спокойнее воспринимает мой неизбежный уход. Конечно, лучше было бы летать, но раз решил... то куда ж денешься. Что касается предложенной мне бумажной работы в штабе, в этом гадюшнике, то она очень хорошо меня понимает и считает, что лучше по три рейса в месяц, чем гнить в конторе.

Да вся беда в том, что три рейса – только на Ил-86, а у нас ожидается каторга. Так что мы, в общем, достигли согласия, что я долетываю июнь и ухожу в отпуск с 26-го.

Надя взяла газетенку – похвастаться на работе моим интервью. Оксана рвет из рук – хочет то же у себя. И еще ее зав. отделением интересовалась: у нее знакомый в аэрокосмической академии, что-то там по авиационной безопасности... нельзя ли дать ему почитать мою книжечку? Он очень интересуется.

Нельзя. У меня осталась одна штука. По опыту знаю: заныкают. Еще одну отдам Вите Колтыгину: тот в обиде, что для него не нашлось. Вот ему отдам – последняя останется мне.

Библиографическая редкость, блин. Ну прям как Трофимов о своей книжке говорил.

Если так уж надо тому хмырю из академии, преподавателю ВОХРа, книжечку – пусть обратится к другу своему, Осипову: найдут уж способ отксерить, что ли; а то – и к Абрамовичу. Я лично бессилен, да и пошли они все.

Вторую книжонку вон не могут или не хотят печатать. Там есть кое-что нелицеприятное, не вписывающееся в схему человека-функции. Но ведь Фуртак сам просил написать о том, как я, Ершов, работаю с экипажем, как готовлюсь к полету. Я и написал, и это в схему не укладывается, и нынче не востребовано. Я-то вижу, что волею судьбы летал в идеальных условиях слетанного экипажа много лет. Для большинства это – сказки.

Уйду на пенсию – и гори оно синим огнем.

29.04. Только подошел к родному крыльцу, как местный пьяница попросил червонец: помянуть погибшего вчера в авиакатастрофе генерала Лебеда.

Новость, конечно, шокирующая. И дело не в авиакатастрофе: вертолеты всю жизнь цепляются то за деревья, то за высоковольтки, и падают. Шокирует сам факт смерти такой яркой и такой неординарной личности.

Судят по результатам: что сделал за свою жизнь человек на земле. Каков он был – дело десятое; главное – что оставил после себя.

Ну, в крае главное осталось то, что он его распродал Москве, на корню, полностью. Это факт неоспоримый. Кому он служил, сотворяя это зло, я не знаю, но это – зло.

Ну а добро? Безусловно – кадетские корпуса.

Вот и клади на чашу весов дела человека, которому, слышь, за державу обидно.

Прилетел он к нам со стороны. Разогнал всю местную олигархию, это факт; посадил за решетку Быкова, о ком, кстати, сожалеет весь край; перевернул вверх дном все руководство, все развалил, раздербанил... и всё. Ну там, наделал политического трреску.

И везде, куда бы я ни прилетал, задавали один вопрос: ну как там у вас Лебедь?

Да никак. Ощутимого улучшения жизни края не наступило. Поистине, шуму много было, а шерсти мало... и та ушла в ненасытную Москву.

Но личность безусловно яркая и вызывающая уважение хотя бы своей самоуверенной основательностью. Гора.

Однако... вовремя его бог прибрал – от позора, от провала на будущих выборах. Хотя... таким людям стыд неведом. По сути – популист.

Мне лично жаль экипаж. Затаскают ребят. Хуже нет – остаться в живых, погубив своих пассажиров.

30.04. В крае двухдневный траур. Страшнее смерти ничего нет; все политические баталии отложены.

Экипаж жив. Ясное дело: его ошибка. Условия были очень сложные. Оставшийся в живых оператор телевидения рассказывает, что ему говорил бортмеханик: карты старые, отметок о новой ЛЭП там не было, а через те высоковольтки, которые были отмечены, они перескакивали на предельно малой

высоте. А эту увидели внезапно – и не успели.

Короче, лезли-лезли – и поймали. Явное нарушение и минимума, и безопасной высоты в горах.

Часть людей выбросило в снег, глубина его полтора метра, это смягчило удар. А падали с высоты 37 метров.

Боже упаси связываться с обслуживанием сильных мира сего. Психологическое давление очень велико. Кто сейчас защитит экипаж? Закон есть закон, придется отвечать. И никому не будет дела до того, как давил на экипаж авторитет Лебеда.

Ну вот, если верить телевидению, капитан отказывался лететь из-за плохой погоды, но Лебедь вроде бы сказал, что всю ответственность берет на себя. Теперь Лебедь отвечает перед Богом, а капитан будет отвечать перед судом за нарушение НПП.

7.05. Слетали в Сочи. Тягомотный рейс. Одно то, что новый второй пилот: беспокойство, как бы чего не упустить; да и интерес к этому делу у меня явно пропал. Другое – бригада попалась... такие сучки старые, совершенно мне незнакомые, да такие, блин, крутые, сами по себе: за одним столом ужинаем, им водку наливаем, а они между собой разговор ведут, как будто нас и рядом нет, как будто мы – воздух. Ну, завтракали мы уже молча.

То на приставное кресло не хотели взять женщину, сопровождающую гроб. Не хотели из Минвод брать нашего представителя с товарищами, пришлось записать их в задание с обратной стороны... вам-то какое дело, они в вестибюле просидели. То сцепились со службой безопасности в Минводах, когда те потребовали провести какую-то внеплановую проверку или досмотр, чуть до задержки не дошло. Нет, редкостные сучонки.

Ну, не стал я ругаться, нервы трепать. Никогда у меня конфликтов с девчатами не было – и не будет. Я дотерплю. «Спасибо за работу, девочки». Да вряд ли я их больше увижу.

11.05. Загнали тут в Москву под три Норильска. Вот лежу, руки-ноги-спина отходят после вчерашней пахоты. В гостинице проблемы с жильем, все забито, пришлось вчера стоять 4 часа в очереди, чтобы заселиться... какие мелочи. Все это я стерплю. Осталось полтора месяца, пролетят – и не замечу.

На полеты я откровенно положил. Летаю второй пилот, ему «жутко интересно»... пусть себе пашет. Я, так сказать, похлопываю

по плечу: «ладно, ништо... молодца... молодца...» Не вдаваясь в дебри тонкостей, которых ему пока не понять, держу руки на семенниках и предоставляю ему возможность трахать машиной об полосу. Пусть привыкает сам. Возникнут вопросы – читай в моей книжонке, ну, и так спрашивай, я объясню. Только это ж еще когда они возникнут.

У него проблемы и с контрольной картой, и с Московской зоной, и с бумагами, да еще заражен этой шпаргалкой, GPS, – у него собственная. Ты сперва штурвал крутить научись...

А так парень вроде ничего. Но мне все это как-то по фигу.

Тут Паша Казаков, летели пассажирами в Ил-86, подсел: а вот как вы думаете... тангаж на взлете... просадки...

Я думаю, что эта тягомотина для меня скоро кончится, а вы, умненькие мальчишки, думайте себе сами, как вам с тангажами и просадками вертеться; я свое выстрадал сам, а вам книжечку оставил, там об этом подробно рассказано. Уже даже представить трудно, чтобы я этим летом летал. Нет. Всё.

12.05. Дома зацвела береза. Чуть чихаю, редко, нос пока не закладывает, глаза не чешутся. Но берегусь. И щиколотка потихоньку проходит.

Читаю, читаю; перечитал «Волкодава», вот купил по томику Клиффорда Саймака и любимого Цвейга. Размышляю о жизни, мечтаю о том, как буду месить бетон, выкладывать отмостки и тротуары, обшивать баню и копать погреб, достраивать верхний этаж и проводить трехфазку... А полеты надо дотерпеть. Сколько там... ага, 44 дня.

В баньке бы попариться.

Писать о полетах, об успехах и неудачах моего подопечного, об отказах и неисправностях матчасти... да провались оно. Мне это стало просто неинтересно. Да и что там может быть интересного, на работе-то, в возрасте 58 лет.

14.05. Прекрасным тихим вечером стоял в одиночестве под самолетом. Любовался крупными яркими звездами на еще светлом на западе закатном небе, наслаждался редкостной в Домодедове тишиной, представлял себе, как это будет: мое прощание с самолетом...

Нет, не будет никакой скупой мужской слезы... какая фигня. Все уже пережито; остались спокойное, без надрыва, ощущение законченности. И если бы вот сейчас – так в самый раз.

Но так не бывает. Еще не раз буду отписываться за табло

«Предел глиссады», Еще посижу пару раз на разборе; еще раза три схожу в резерв. Вчерашний заход по минимуму – зачем он мне. И на тренажер больше не пошлют.

Купил здесь обложки на паспорта и пенсионные свидетельства – себе и Наде. Это теперь до конца дней будут наши главные документы.

Радиолка в очередной раз сломалась... зачем она мне теперь. Все позади. Осталось дотерпеть эти сорок дней. Ну, сорок два.

Утром делаю зарядку для хвоста. Шведский стол... красная скамья... мелкими порциями. Телевизор – еще более мелкими. Там в Каспийске теракт... Это не со мной.

Читаю Цвейга – как экскурсия в детство.

Сегодня в ночь снова Норильск. По ящику там вроде как циклон, но то – по ящику. Узнаю на метео перед вылетом, приму решение. Если слетаем по расписанию – вечером улетим домой. Полмесяца – 35 часов; куда больше. А там еще рейсик-два – и официально даю допуск Сергею. Вернее... пусть бы летал уж со мной до конца.

15.05. Как ни странно, третий Норильск выполнили по расписанию. Циклон так там и стоял, как раз центр; но только раз, на восходе, видимость была 800, потом стала 1000. 1100 – и так и осталась. И нижний край давали 100, да северный ветер по полосе: по прогнозу до 18, а фактически 10-12 м/сек. Да, как обычно, обещали сдвиг ветра.

Я с этим сдвигом при посадке с курсом 14 – ученый, поэтому взял управление. Когда выскочили на 100 м из облаков, стало видно, что система заводит по правой обочине; пришлось пораньше отключить САУ. Ветер резво менялся, и меня таскало вправо-влево... хороший, полезный урок старого мастера, как надо держать ось. Позорными зигзагами я таки на нее вышел. Но от ближнего машину поставило буквой зю: нос вниз, скорость под 300, предел по закрылкам; все хором закричали, и я трижды быстро сдернул с 80 до 78, 76, 75... дальше нельзя. Ну, полоса длинная, ветер в лоб, – сел мягко, с небольшим перелетом, поставив малый газ метрах на десяти.

Сдвиг был такой: у земли 150 градусов 5 м/сек, а на кругу 30 градусов 12 метров. Но взлетать я дал Сергею. Он тут слишком резво уловил энергичную манеру подъема ноги, да так, что в Москве перед отрывом аж пискнул АУАСП. Ну, в Норильске уже тянул чуть медленнее. Очень аккуратно работая тангажом, он миновал зону сдвига, убрал механизацию... получается, язвы его! И в Домодедове хоть и выравнивал сухим листом, но на ось попал

и неслышно сел на левую ногу.

Короче, толк будет.

20.05. На даче взялся за мотоблок, до вечера все вспахал; посадили картошку во влажную, в самый раз, землю. Никакой аллергии пока нет. Уработались хорошо, так, что вечером, без рук, без ног, сели и выпили самопального краснодарского коньячку под абрикосовый сок; очень даже неплохо с устатку. И захрапели.

Теперь вот собираюсь в Норильск, на 4 дня. Погода вроде есть.

А как не хочется. Господи, как уже надоели эти рейсы. Тут после Домодедова кишечник еще не наладился – и снова...

Мне осталось-то всего рейсов пять-шесть до конца летной работы. Казалось бы, я должен со смаком обсасывать, облизывать каждый полет... Да пошли бы они все. Сыт.

Опять собирать эту сумку. В Норильске -10, снег, метель; в Питере +25. Как экипироваться? Придется все с собой брать: и на зиму, и на лето. Да еще вполне могут отключить отопление – с них станется. Я знаю, как мерзнут норильчане летом; да и у нас в квартире сейчас +19, неуютно.

Ничего, осталось 35 дней.

23.05. Норильск-Питер слетали по расписанию. Погода звенела; Сергей старался, я читал. Все бы ничего, но рейс этот теперь с ночевкой в Питере, 12 часов в гадюшнике... бр-р-р. Правда, и в родной кайерканской гостинице тараканов за зиму расплодилось – как желуди, прыскают из-под рук, за что ни возьмись.

В Норильске резко потеплело, снега тают, слякоть, +12; кожаная куртка оказалась лишней. Ну, в Питере пригодилась: там пронизывающий сырой ветер.

В регистратуре питерского профилактория давно пылится в окошке книга Петра Кириченко. У меня уже есть одна его книжечка, рассказы: что-то около авиации, но больше – «за жизнь». А тут повесть о летчиках, об экипаже Ту-134. Ну, дай же полистаю.

Полистал. Купил: надо же поддержать автора, своего брата-штурмана.

Сказать по правде – сильно отдаёт духом болтовни Леши Бабаева. Бабского типа разборки, интриги, бабские же сомнения

мужиков, метания души, рефлексия... «А он говорит... а я думаю... а что бы это могло означать... а что он имел в виду...» и т.п.

Любовь-нелюбовь штурмана к проводнице, ненависть к капитану, который хоть и безупречный профессионал, но сволочь, и сделал девке ребенка, и строит интриги, и использует всех в своих далеко идущих планах... и об этом – вся книга. Ну, между прочим, конечно, немного и работают, но это явно не главное. Главное – разборки.

Автор летал штурманом в Самаре, в Казани, а большую часть – в Питере, где, видимо, и почерпнул опыт отношений в экипаже. И не дай бог таких, с позволения сказать, отношений. Там он, кстати, и нажил инфаркт.

Рассказы же «за жизнь», прилепленные к повести для весу книги, уже знакомы мне по его малой книжонке. А здесь получилась солидная книга, в твердом картонном переплете. Предваряет же ее «Вынужденное предисловие», где помещено открытое письмо автора Путину. Искренняя боль за то, что нашего брата дурят, а страну губят, – за это автору спасибо. Хоть и наивняк... но человек он порядочный – не смог смолчать, сделал то, чего требовал от него долг перед авиацией. Конечно, пенсии наши от этого больше не стали, автор получил три отписки... мол, много вас таких... но уважение как гражданин он вызывает. Жаль, что он едва пережил синдром перестройки; ну да уж очень раним.

Рассказы его мне даже понравились, во всяком случае, больше, чем эта повесть. Они не так натужны и сложны, не так плотно набиты философией, нарубленной вперемешку с ковырянием в интрижках и борьбе мелких интересов. Авиационного в них немного: главный герой, обычно, летчик, но вполне мог бы быть и бухгалтером, и шофером, – там всякие герои есть. Кстати, «Дядя» – один из лучших, берущих за душу рассказов.

Ну, многословие. Таков уж человек.

Зачитавшись, я так и не спал ночь, так и полетел обратно.

Перед выруливанием у нас стал было медленно заваливаться резервный авиагоризонт. Я молил бога об одном: чтобы до отрыва он не завалился совсем и не сработал бы БКК. Обошлось; взлетели, вздохнули – теперь пусть себе заваливается. А он и заработал, выправил крен и тангаж, – прогрелся, что ли.

Однако, отвлекшись на взлете на работу авиагоризонтов, мы зевнули высоту перехода, и диспетчер аж на 2400 подсказал, что не видит у нас установку давления 760. На аэродроме же давление было 759, ну, почти 760. Я передернул кремальеру,

диспетчер убедился в установке 760, инцидент был исчерпан.

Дома жара. Вчера было +30, сегодня 28, тучки. Заехали в контору, я доложил, что закончил программу ввода Околова, и поинтересовался выходными. Ага: в воскресенье стоим на Минводы. И будет у нас 60 часов. А потом еще дневной резерв.

Заикнулся об инциденте с установкой давления на высотомере. Чекин, Менский, Казаков, Димов засуетились, забегали: отписался? Написал поэму о 760 миллиметрах ртутного столба? Прикатит же телега.

Ну, договорились, что Димов из ЛШО позвонит в расшифровку и объяснит суть дела, чтоб не раздували криминал с неустановкой давления на высоте перехода... из 760 в 760 же.

Чтоб вы обосрались.

А тут же Димов порет Олега Русанова. Они с Абрамовым заходили в Благовещенске с курсом 180, левым. Там круг-то с этим курсом тесненький, заход, обычно, скомканный... и у них не сработал маркер дальнего. Пока разбирались и щелкали клювом, прошли шесть секунд без снижения и оказались на 20 метров выше траектории ОСП. Над ближним Абрамов понял, что идет таки выше, и благоразумно ушел на второй круг... вот только зачем... Ну ладно, побоялся капитан выкатиться, правильно, что ушел.

Так какая-то сука, из пассажиров, позвонила Абрамовичу и наклепала, что «дважды уходили», и «что это у вас за летчики?», и «вы там разберитесь». И наземный человек, генеральный директор, дал команду: разобраться, прав или виноват... и наказать. Пиши, теперь, дед, штурман Олег Русанов, на старости лет индивидуальное задание, как заходить по ОСП.

А Олег, со смехом: да напишу, хоть десять.

И я тоже: давайте, я напишу и добровольное сообщение, и объяснительную, хоть десять... вы наши отцы – мы ваши дети... покаюсь в грехах.

Ну, посмеялись. Но я сказал: вот из-за этих разборок по пассажирской инициативе – я и ухожу через месяц. Не хочу и не буду возить таких пассажиров. Демократия, блин. Возите вы их сами. А я не собираюсь никому объяснять, почему я использовал свое законное право ухода на второй круг. Может, понос прохватил над ближним.

Сергей послушал-послушал, да и говорит: у нас в СиАТе Левандовский гораздо проще относился к расшифровкам, а тут прямо криминал...

Что ж, знай, куда попал.

26.05. Минводы. Тесный номерок гостиницы «Кавказ». Долетели прекрасно, заход по ОСП на укороченную полосу; Олег Бугаев корячился, но на ось попал; видать, это его коронка. Посадка чуть на левую ногу, но по жаре + 27 это прилично.

На даче перед этим напахались. Прицепом натаскали песку и земли, накидались лопатами, нагреблись граблями, сделали еще газон, вспахали еще грядку, засыпали палисадник, посадили штук 15 роз, – все дружно, мирно, с удовольствием... к концу дня как всегда, убухались вусмерть. Наотдыхались... И с утра я разбит, еле ворочаюсь; ну, вот мне и отдых в Минводах.

Не было ни гроша, да вдруг алтын. Пошли на ужин в кафе. Рядом парк, играет духовой оркестр, такая благодать кругом. И тут Володя берет бутылку: у него 39-я годовщина свадьбы. Так хорошо посидели под музыку. Я вспомнил детство, школьный духовой оркестр, свой кларнет... давно это было... сорок лет назад.

27.05. Читаю ранние рассказы Кириченко. Ну, талант, конечно, есть. Однако авиатор мог бы написать об авиации и побольше. Нет: он озабочен душой, судьбами, «нечтым эдаким», чего не выскажешь, – а пытается. И красной нитью у него – разводы и несложившиеся отношения между мужчинами и женщинами. Явно с этим ему в жизни не повезло, это его боль, и она у его героев забивает все, даже в полетах. Может даже, он напрасно пошел в авиацию. О ней он, конечно, тоже кой-чего пишет, но большей частью – о неустроенности быта летчиков, о бабьих, мелких конфликтах в экипаже, да о звездах, навевающих нечто эдакое.

Может, и правда, людям интересно читать о таком?

Но... судя по тому, что книга эта пылится на витрине уже давно, ее не особо-то берут.

Людей в авиации интересует действие. Авиация вызывает в людях чувство зависти тем, что авиаторы причастны к недоступному. Но что это такое – авиация? Неужели это только зрелище звезд или облаков из окна пилотской кабины? Или это одни подковырки и конфликты в экипаже? Или это одна каторга бессонных ночей и задержек? И неужели, когда горит двигатель, капитан вспоминает глаза любимой?

Ага, Вася, читай, читай мораль. И скатись до сентенции Горлова: «Сразу видно, что ты не имеешь высшего образования...» Ну, и ты скажи этому штурману: «Сразу видно, что ты не капитан». Так, что ли?

Не в этом дело. И штурман, и другой летчик, если наделен писательским талантом, если видит смысл жизни в своей штурманской, навигационной, к примеру, работе, мог бы об этой своей работе хорошо, интересно и внятно рассказать.

Но нет: ну, взял два градуса влево, ну, обошел грозу, ну, бумаги заполнил... это само собой разумеется; но мысли его, мысли-то при этом заняты звездами, судьбами, и тем, что что-то в этой жизни не так.

В этой жизни, в моей жизни авиатора, все – так. Трудно, тяжело, нелепо, нескладно, в шестернях, вокруг Ствола Службы, мимо политики, мимо женщин, мимо «нечта эдакого» и звезд, мимо судебных, разводов и конфликтов, – моя летная жизнь строго и четко определена: я, человек, личность; плюс экипаж, люди, личности; плюс машина – мы вместе делаем Дело авиации. Мы возьмем вас по воздуху – годами, десятилетиями, и в течение этих десятилетий познаем и приспособляемся – и к машине, и к небу, и к стихии, и к звездам, и друг к другу. И в этом познании своем мы растем, мужаем, совершенствуемся как личности, как профессионалы, как живые люди. Но – первым делом самолеты; ну а девушки, интриги, разводы, судьбы – потом.

Мне плевать, кто на кого нож точит в экипаже; я таких и не знал. Мне важнее всего, как мы слетались, как делаем наш Полет. Мне важен конечный результат: глаза встречающих. Я на это жизнь положил; а через все перипетии, нюансы, настроения, через всю эту достоевщину – я прохожу, как разогретый нож сквозь масло.

У того, к примеру, бухгалтера на работе хватает своих интриг, заковырок и заморочек. Он на досуге открывает книгу о летчиках... да еще писателя-летчика... он ждет... Чего? Он хочет погрузиться в мир стихий, машин, приборов, штурвалов, пеленгов, борьбы, железных рук, принятия решений... на которые ни он, ни миллионы ему подобных читателей просто не способны. А мы – способны. И я могу об этом рассказать.

Читая Кириченко, я учусь, как не надо писать. И первое: не надо писать многословно. Попытайся выразить мысль наиболее рационально, емко, подыщи слово, может, одно-единственное. Рассказ должен быть коротким.

Второе: не надо длинных предложений. Учись кратким абзацам у Гюго. Ну, это, конечно, крайность, но на другом полюсе – Бальзак: многословие уместно только у великого писателя. А сколько их утонуло в пене слов, пытаюсь – и не могу... Если, конечно, осознавали, что хотят сказать.

Третье. Не надо показывать авиатора романтиком сопливого

пошиба, мечтателем не от мира сего, как вот его Игореха-шизофреник. В авиации держатся люди ясного и конкретного образа мышления, которым чужды мечты о «нечто эдаком»; а вот выпить, да пожрать бы от пуза, да бабу трахнуть, если подвернется, – это типичный склад мышления. И нет в этом ни криминала, ни примитивизма. Так же конкретно он проведет машину сквозь стихию и так же четко и ясно, как бабу в постели, приземлит ее уверенными руками, нежно и с полным пониманием красоты дела. И научит пацана.

Кстати, не знаю, мог ли и научил ли своего преемника автор, способен ли он, в своих мыслях и вопросах типа «что есть полет и что есть жизнь», – просто, без философии, научить человека своему делу. Или ему это слишком пресно, заземлено? А может – слабо?

Летчик – профессия не массовая, и, казалось бы, требует качеств редкостных, недоступных массе. Но ведь летчик выезжает именно на простых качествах, присущих большинству: на здравом смысле, дисциплине, сознании необходимости, терпении, предусмотрительности, хватке, умении преодолеть себя.

Ему не надо утонченной глубины мышления, абстрактных категорий, книг Пруста и Кафки; ему не нужна, даже вредна боксерская реакция, как вредно и бездумное бесстрашие. Нервы у летчика должны быть крепкие, темперамент спокойный, жизнерадостный. Именно для такого склада людей пишутся детективы, создаются оперетты, играют духовые вальсы, устраиваются шоу, печатаются газеты... типа «Спид-инфо». Самое массовое мышление.

В своей работе летчик опирается не на заумные ассоциации, не на философию слов, образно говоря – не на утонченные романсы Чайковского, а на простые житейские истины, доступные большинству. Все искусство летной работы и заключается в том, чтобы реализовать высокое понимание Полета Человека в его практическом применении, доведя его до простых стереотипов понятной, рутинной работы, где не должно быть места неожиданностям и мгновенным реакциям и где неприемлемы парение духа, мечтательность, и созерцание. Все это, конечно, присутствует, но – как нежелательные сложности, от которых надо поскорее избавиться, пока, не дай бог, чего не вышло. А когда зарулишь на стоянку, тогда, пожалуйста, философствуй. Только не в полете.

Конечно, Кириченко душой – свободный художник. Он пишет типа о том, что кому-то как-то показалось, что возникает ассоциация с тем, что когда-то грезилось, а когда и что – и сам не помнит, а когда вспомнит, то придет уверенность в том, что люди

когда-то все-таки что-то поймут, потому что – а как же иначе...

Вот такой человек летал штурманом, а потом его расшиб инфаркт.

А я – ездовой пес, и мысли мои конкретны. Зато я могу научить молодого и не бегу от учеников. А герой рассказа «Подсолнухи», художник, «научить никого не мог, потому что сам двигался от картины к картине как слепой, наощупь... и опыт помог ему отбиться и от учеников». И этот герой у него еще трижды женат.

А я еще вопросами задаюсь, слабо ему или не слабо. Он сам ответил.

Таких рассказов, «за жизнь», я, конечно, не напишу. Мне непонятно, как можно двигаться наощупь, как слепому. А этому штурману – понятно.

Но эти его рассказы, мне кажется, люди не так уж охотно и читают. Зачем? О чем? О том, что «ему показалось?» Да ладно, если и показалось, – то что за этим последовало? А ничего. Болтовня, интересная автору как средство самовыражения: что я ж вроде писатель.

Мне было бы скучно провести вечер за бутылкой с этим писателем. Как, к примеру, с Лешей Бабаевым. Я восторгался Лешиными посадками, но... я восемь лет выслушивал его разборки, комментарии и сентенции – и удивлялся: как можно мужику этими бабскими вещами так упиваться.

Мне простительно ворчать. Я прожил в авиации долгую жизнь, очень много ей отдал, очень многое в ней потерял, но еще больше приобрел. Мне трудно представить себе авиатора с таким вот менталитетом, с такими вот жизненными интересами, – да еще так преподносимыми широкой публике. Если честно – в экипаж бы к себе его не взял.

Закрадывается сомнение: а добровольно ли он оставил полеты? Вот Трофимова, я точно знаю, съели за исключительно говнистый характер, ушли из авиации до срока. Но Трофимов, ладно, был боец, боксер, истребитель, замкнутый, конфликтный, неуживчивый с людьми, злопамятный, трижды женатый; но он был все-таки смелый капитан... и сожрали. Так, может, задумчивого штурмана Кириченко тоже выжили, чтобы не наломал дров? Вот складывается такое впечатление.

И еще. Во многих его рассказах фигурирует герой – тридцатилетний холостяк, и объясняются причины этого его статуса: слишком разборчив в людях и заранее предполагает возможные неблагоприятные факторы, улавливая их в мельчайших нюансах. А так как рассказы начинающего автора обычно автобиографичны, то вполне можно предположить, что

сюжеты он черпал из опыта собственных житейских неувязок. На мой взгляд, ездового пса, такой человек в экипаже был бы нежелателен.

Ну да бог с ним. Мне важно всмотреться в творения моего коллеги-авиатора и не повторить его ошибок и неудач.

29.05. Усталости никакой не чувствую. Думается, этот месяц, эти четыре недели я доработаю спокойно. Никакого нервного напряжения, все как всегда, душевное равновесие сохраняется. Я занят чтением, экипаж работает, бог милует. Даже если что и проскочит, то это уже меня не должно волновать.

Но все-таки не покидает меня подспудное, едва заметное чувство вины. Я виноват перед всеми: и перед Надей, что она пластается на работе, а я тут отдыхаю и сплю сутками; и перед мамой, которой никак не решусь написать о предстоящем уходе; и перед коллегами по работе, на которую я уже откровенно плюнул, а все думают, что я должен загнуться с тоски на пенсии, без этой полетани.

А я считаю дни, когда, наконец, свалятся вериги – и начнется новая жизнь, где ни перед кем я уже виноват вроде бы не должен быть: я пенсионер, и этим все сказано. Вроде бы...

Через 27 дней откроется для меня страшная и притягательная тайна старости, откуда уже возврата нет, зато есть свобода.

3.06. Отцвели яблони, полыхают жарки. Болит шея, и спина, и руки, и ноги; болит все. Отсадились.

Добыл и завез шиферу, выгрузил, сложил. И пахал, и пахал мотоблоком, все углы и неудобницы, воевал с пыреем. Смотался домой, забрал Надю, и снова мы воевали с травой под забором и на цветниках, рассадили все, что было у нас; воткнули, наконец, и помидоры.

Пошли дождинки, чуть похолодало, но капуста дружно поднялась. Лук с чесноком прут, взошла морковка и даже кое-где картошка. Огород идеален, как всегда.

Шея среагировала на работу под дождем абсолютно предсказуемо: спасаюсь финалгоном; работать и спать позволяет, и ладно.

Осталось мне три недели, и я не дождусь, когда же вырвусь из этой полетани.

Тут такой фронт работ открывается – только паши. Мы с Надей дорвались. Утром в 7 часов мы уже на грядках; в десять вечера, храпя, падаем... Самая нравственная жизнь.

Какие еще, к черту, полеты. Ну, пять рейсов еще придется сделать. Пять штук. Потерплю.

Ну а другим чем-нибудь в этой жизни, кроме дачи, можно заниматься?

Не знаю. Я полностью отдался увлечению, я рад, что оно у меня еще есть, что оно помогает преодолеть узы летной жизни, которая благодаря этому уже почти и не хватает за ноги.

Заехал в контору узнать свою судьбу на ближайшие дни. Завтра Краснодар. Заодно закрыл задание Околову, записал в книжку. Дальше пока в пультке чисто; 25-го против моей фамилии стоит красный крест – срок годовой комиссии. Говорю: это крест на мою летную работу. Бугаев сдал на первый класс, забежал доложить, – так он не верит, что я ухожу. А чего тут не верить: он со мной в экипаже два года пролетал, слышал разговоры. Уж кому-кому, а ему давно все известно. И глазами он все видел.

Пока моя рукопись дочитывается Гаврилюками, у меня наклеивается рассказ о лесопатруле. Не сидеть же без дела в рейсах – можно попытать себя в малых формах. Никакой морали, никакой идеи – просто показать работу.

4.06. Скрупулезно готовлюсь в рейс. По несколько раз проверяю: пилотское, пропуск, очки для чтения, очки для полета, очки солнечные, деньги, тетрадки, раптор... ну, стандартная укладка портфеля. По очередной болячке: финалгон, смекта. Полиэтиленовый дождевичок на всякий случай, вроде оберега, – чтоб дождя не было, примета такая. Все, захлопнул портфель, начистил до блеска обувь; готов. Штурман заберет меня на машине.

6.06. В Краснодаре не вылезал из номера, за вечер и утро написал рассказ «Лесной патруль». Но начал я его как рассказ, а потом сбился на свой старый стиль, и получилась просто очередная глава книги. Но – продуктивно.

В полетах я стал острее приглядываться к тому, что видел вокруг себя в воздухе последние 25 лет. Хочется запомнить все эти красоты – мне их больше не видеть.

Читаю Астафьева, поражаюсь – какой Мастер! Это гениальное чутье природы и божественный писательский дар берут за сердце. И глядя на себя, думаю: куда я лезу...

А с другой стороны: после Пушкина и Гоголя писателей в

России не поубавилось, и еще каких. Надо только не комплексовать.

Сергей стал летать лучше. И прорезался талант: чутье оси на посадке. Ни разу он не сел сбоку. А вчера так зашел и так приземлил – куда тем проверяющим. Будут, будут с него люди.

Разговариваю в штурманской с экипажами о работе. Начались летние полеты: колеса, колеса, сидение то в Москве, то в Благовещенске, то в Комсомольске. За 10 дней налет 30 часов – и полностью раздерганный режим. Зарплата та же.

Я летаю спокойно. Иногда только дойдет, что осталось меньше трех недель, – и холодок в животе. Но эмоционального напряжения нет.

В Краснодаре на перроне подошел я к стоящему в углу старому Ил-14, которого зимой снегом посадило на хвост. Картина грустная: ткань на рулях сгнила и облезла лохмотьями, все железо старое, стекла выбиты, резина растрескалась... Картина удручающей старости, разрухи, бесхозности.

А я ж только что написал об этом замечательном самолете рассказ.

Что ж, мне ничего не изменить, разве только оставить в памяти людей свои воспоминания и впечатления об этом трудяге.

Дал почитать Григорьичу, он похвалил и отметил, что только теперь представил себе картину лесопатруля. Да там, и правда, описана одна технология.

В те времена – да GPS бы иметь. Как бы легко делалась лесопатрульная работа. Вот сейчас я гляжу: у штурмана своя машинка, у второго пилота своя. Сравнивают, настраивают, советуются, тщательно сверяя цифры, выдерживают линию пути... Это уже новый этап развития авиации. По сути, искусство навигации уходит в прошлое, как ушло в историю сложение в столбик или извлечение квадратного корня. Есть машинка, компьютер, – и видно, как движется прогресс.

13.06. Оказывается, последний мой рейс будет не на Норильск – в Норильске последний раз я был сегодня. Ну, лирику в сторону. Последний рейс мой будет из Комсомольска домой. А залетаем мы через два дня пассажирами в Домодедово и оттуда дергаем то Кемерово, то Благовещенск, а потом и этот Комсомольск. То самое проклятое комсомольское колесо и будет моей лебединой песней. Возвращаемся 25-го, после трехдневного сидения в Комсомольске.

Околоу я дал все, что только мог. И взлет с закрылками на

15, и взлет на номинале, и посадку с закрылками на 28, и «эмку», и Б-2, и сегодня досталась 201-я, без задатчика; ну, дал ему порулить и педалями на земле. Думаю, для такого организованного пилота это хорошая школа. Теперь пусть сам работает над собой.

Ну, а на колесо мне дают Сашу Максимова. Говорят, он чуть послабее, и в полетах с Шевченко были у него косячки. Чекин доверительно так сказал, чтобы я слетал все полеты сам, от греха. На что я ответил, что и молодому второму пилоту это будет западлю, да и я бы себя уважать перестал. Ну, буду поглядывать, а летать он будет сам. У меня всегда все с первого дня летали сами. И будут летать до последнего. Уж он наверняка мечтает слетать с Ершовым и на практике кое в чем убедиться и поучиться. А я был и буду инструктором до конца.

Кончается тетрадь. Кончаются полеты. Кончаются мои записки. Время тянулось, тянулось – и вот он завтра, последний рейс. Уходить из дому в полет, отчетливо понимая, что делаешь это в последний раз, что в последний раз собираешь сумку и читаешь контрольную карту, – это требует известной собранности и твердости духа. Но я уйду безмятежно. И хотя, казалось бы, я должен впитывать в память каждую минуту этих десяти дней, знаю, что будет тягомотина. Ну, попробую-таки писать и в этом рейсе, тем более что и в благовещенской, и в комсомольской гостиницах условия есть.

Надо бы съездить да прополоть картошку, пока не заросла мелкой омерзительной травкой, которую потом не выдрать.

Уже и тополиный пух пошел.

25.06.2002. Ну вот и всё. На 35 лет полетов мне выпал счастливый билет. Я прощаюсь с Авиацией в расцвете мастерства, ухожу так, как, наверное, мечтает уйти любой: непобежденным. Никто не посмеет теперь сказать, что Ершов слабак. Не было поводов.

За все годы я раз выкатился, раз разбил АНО, раз погнул серьгу. Но этого никто не помнит, кроме меня. Все знают Ершова как опытного, классного пилота, мастера, капитана. Все сожалеют, что я ухожу. Все всё понимают. Кое-кто надеется, что, может, к осени еще одумаюсь и вернусь.

Не вернусь. Капитан Ершов спел свою лебединую песню.
